

b&w-
voorstel

Afdeling	: Onderwijs, Cultuur, Sport & Welzijn	B&W-voorstel:
Naam opsteller voorstel	: Janssen, Marjo	BW-009112
Portefeuillehouder	: H.A. (Harrie) Litjens en P.P.H. (Paul) Sterk	Zaaknummer JOIN:
		Z/15/012583
		Publicatie:
		Openbaar

Onderwerp

Uitwerking Doelgroepenvervoer Limburg- en toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

Voorstel

1. In te stemmen met de notitie doelgroepenvervoer Limburg met de volgende onderdelen:
 - A. te kiezen voor het regiemodel voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepenvervoer;
 - B. het regiemodel op Limburgse schaal via een openbaar lichaam gebaseerd op de Wet gemeenschappelijke regeling in te richten;
 - C. te kiezen voor een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen en te starten met Regiotaxi per 11 december 2016
2. Besluiten tot het voornemen per 1 april 2016 toe te treden tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz, onder de voorwaarde dat de definitieve tekst van de gemeenschappelijke regeling in voldoende mate antwoord geeft op de nog openstaande kanttekeningen ten aanzien van de concepttekst van december 2015;
3. Besluiten tot het voornemen wethouder H.Litjens aan te wijzen als lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz en wethouder P.Sterk aan te wijzen als plaatsvervangend lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz;
4. In te stemmen met het financieel kader doelgroepenvervoer;
 - een bijdrage verstrekken in de opstartkosten van € 71.000,- en
 - een bijdrage in de vorming van een algemene reserve ad € 49.568,-
5. De raad te verzoeken toestemming te verlenen tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz, onder de voorwaarde dat het college overeenstemming bereikt over de definitieve tekst van de gemeenschappelijke regeling.

Weert, 15-12-2015 De directeur	S		B	W	W	W	W
				HL	FvE	PS	GG
	akkoord						
	bespreken						
Soort besluit: Besluit college		Vergadering B&W van 23-02-2016					

In te vullen door het B&W secretariaat:

- Akkoord
 Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder
 Anders, nl.:

- Niet akkoord
 Gewijzigde versie

- A-stuk
 B-stuk
 C-stuk

Beslissing d.d.: 23-2-16

Nummer: 2

De secretaris,

Totaal aantal pagina's: 5
Pagina 1



Inleiding

Gemeenten zijn per 1 januari 2015 verantwoordelijk voor het brede doelgroepenvervoer. Dit vervoer bestaat uit: Wmo-vervoer (Regiotaxi), het leerlingenvervoer, het Wmo begeleid vervoer (dagbesteding en -opvang) en vervoer in het kader van de Jeugdwet en de WsW.

Limburgse gemeenten dienen op 11 december 2016 te starten met een opvolger voor Regiotaxi, omdat op 10 december 2016 het huidige contract met de vervoerder van Regiotaxi, Veolia, afloopt. Dit contract is nu nog onderdeel van de provinciale concessieovereenkomst voor het openbaar vervoer (OV). De provincie Limburg besteedt alleen nog het OV aan zonder Regiotaxi. Over de toekomstrichting van het doelgroepenvervoer in Noord- en Midden-Limburg zijn door uw college al een viertal besluiten genomen; de gemeenteraad is door middel van raadsinformatiebrieven op de hoogte gebracht. De visie ten aanzien van de uitwerking van het doelgroepenvervoer ligt nu, met een positief advies van de Stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg ter besluitvorming voor.

Totstandkoming advies stuurgroep

De stuurgroep doelgroepenvervoer, waarin namens Weert wethouder Litjens participeert, heeft samen met de ambtelijke projectgroep doelgroepenvervoer en de provinciale klankbordgroep (de reizigers) verschillende scenario's uitgebreid onderzocht en afgewogen. Tussentijds is over de voortgang gerapporteerd aan de "bestuurlijke overleggen Regiotaxi" waaraan de portefeuillehouders van 32 Limburgse gemeenten deelnemen (Mook en Middelaar neemt niet deel maar sluit aan bij Nijmegen). In oktober 2015 is via de colleges het eindadvies aangeboden en ter publicatie vrijgegeven. De gemeenteraad is hierover geïnformeerd in de raadsinformatiebrieven van 25 oktober 2015.

Over de definitieve uitwerking van de visie en planaanpak heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De stuurgroep heeft in afstemming met de bestuurlijke overleggen Regiotaxi, en gelet op de strakke tijdsplanning, bewust gekozen om het advies in één keer uit te werken.

Het advies van de stuurgroep luidt:

1. In te stemmen met de notitie doelgroepenvervoer Limburg met de volgende onderdelen:
 - D. te kiezen voor het regiemodel voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepenvervoer;
 - E. het regiemodel op Limburgse schaal via een openbaar lichaam gebaseerd op de Wet gemeenschappelijke regeling in te richten;
 - F. te kiezen voor een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen en te starten met Regiotaxi per 11 december 2016
2. Besluiten tot het voornemen per 1 april 2016 toe te treden tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz;
3. In te stemmen met het financieel kader doelgroepenvervoer
4. De raad te verzoeken toestemming te verlenen tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

Dit advies is in het voorstel overgenomen met een toevoeging bij de beslispunten 3 en 4.

Beoogd effect/doel Een toekomstbestendig integraal georganiseerd doelgroepenvervoer dat goed aansluit op het openbaar vervoer, en waar gemeenten namens reizigers maximale zeggenschap over krijgen.

Argumenten

Het raadsvoorstel gaat gedetailleerd in op de argumenten en de daarbij behorende onderbouwing.

Kanttekeningen

1.A Voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepenvervoer te kiezen voor het regiemodel heeft meerdere voordelen en wordt door de stuurgroep en de klankbordgroep geadviseerd. Tijdens de oprichting en de start is er echter nog geen sprake van optimale efficiency. Zodra de andere vervoersvormen ingroeien in de uitvoering nemen efficiency en synergievoordelen toe.

1.B Het regiemodel op Limburgse schaal publiekrechtelijk inrichten heeft de voorkeur van de stuurgroep en de klankbordgroep. Het regiemodel kent echter een hogere complexiteit dan de andere modellen om te implementeren. Dit kost meer tijd en er is nog maar beperkt ervaring met het regiemodel. Het aantal gemeenten dat hier mee werkt neemt echter toe zodat inmiddels gebruik gemaakt kan worden van de kennis en ervaring die bestaande regio/mobiliteitscentrales hebben opgedaan.

1.C Een gefaseerde instroom van verschillende vervoersstromen heeft als nadeel dat in de aanloopfase er nog geen optimale synergievoordelen behaald worden. Dit biedt echter wel de mogelijkheid om het huidige kwaliteitsniveau voort te zetten en voor de reizigers een geleidelijke overgang naar de nieuwe organisatie te creëren.

2. De stuurgroep en de klankbordgroep doelgroepenvervoer adviseren tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Hiervoor dient de bestaande gemeenschappelijke regeling die nu van toepassing is voor 10 gemeenten in Zuid-Limburg vanaf de basis opnieuw gefinancierd te worden. Dit heeft financiële gevolgen in de vorm van opstartkosten en de vorming van een algemene reserve. Gemeenten kunnen echter bij toetreding tot de gemeenschappelijke regeling maximale bestuurlijke zeggenschap krijgen over het vervoer. Beleidswijzigingen van gemeenten, en veranderingen in de vervoersmarkt kunnen snel doorgevoerd worden.

3. Het vaststellen van het financieel kader voor het doelgroepenvervoer heeft tot gevolg dat door toetreding tot de gemeenschappelijke regeling en de nieuwe aanbestedingsprocedure extra middelen nodig zijn. Het is voor gemeenten echter een onmogelijke taak om individueel doelgroepenvervoer te organiseren waarbij op termijn synergievoordelen te behalen zijn.

4. Toetreding tot de gemeenschappelijke regeling van Omnibuzz brengt kosten met zich mee, maar het samenwerkingsverband treedt namens de gemeenten op als expert, contractbeheerder en overlegpartner bij de aanstaande aanbesteding. Gemeenten zouden bij een nieuwe aanbesteding sowieso extra kosten maken.

Financiële, personele en juridische gevolgen

Voor toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz is er voor de deelnemende gemeenten sprake van eenmalige opstartkosten en kosten voor de opbouw van een algemene reserve. De opstartkosten voor Weert worden begroot op € 71.000,- en de opbouw, benodigd voor de algemene reserve op € 49.568,-. Deze kosten kunnen worden opgevangen binnen de bestaande budgetten voor de Wmo ('oud', exclusief de nieuwe taken per 1-1-2015). Voor nadere informatie en financiële kanttekeningen wordt verwezen naar de financiële gevolgen in het raadsvoorstel.

Personele gevolgen worden vooralsnog niet voorzien.

Uitvoering/evaluatie

Besluitvorming door de 22 (nieuw toetredende gemeenten in de GR) geschiedt uiterlijk in maart 2016. Voorafgaand aan de besluitvorming door de gemeenteraad zal op 8 maart 2016 een beeldvormende informatiebijeenkomst plaatsvinden waar door een van de projectleiders van het project doelgroepenvervoer een toelichting wordt gegeven en vragen gesteld kunnen worden. Vervolgens kan de raad op 23 maart een besluit nemen. Definitieve besluitvorming over toetreding tot de GR vindt op 29 maart door het college plaats.

Het Algemeen Bestuur van de (32) gemeenten (Omnibuzz) komt in april 2016 bij elkaar waarna de aanbesteding van de Regiotaxi van start kan gaan op 6 mei 2016. Op 1 juli wordt vervolgens de aanbesteding door het AB gegund. Van augustus tot november 2016 worden de systemen van de mobiliteitscentrale getest en op zondag 11 december 2016 start Regiotaxi. Vanaf 2017 zullen de overige ambities voor het toekomstige doelgroepenvervoer verder worden uitgewerkt.

De instroom van de overige vervoersvormen die onder deze GR vallen en eventuele aanscherping en/of wijziging van de GR wordt door middel van diverse werkgroepen vorm gegeven. Deze werkgroepen adviseren aan de projectgroep en aan de stuurgroep waarna voor zover nodig aanvullende besluitvorming plaatsvindt.

Communicatie/participatie

Vanuit het project doelgroepenvervoer is een communicatieadviseur aangesteld, die zorgdraagt voor communicatie op de juiste momenten. Dit wordt afgestemd met alle lokale communicatieadviseurs.

Eind 2015 zijn raadsleden door middel van raadsbijeenkomsten in de verschillende regio's geïnformeerd over de laatste stand van zaken over het doelgroepenvervoer.

Regiotaxigebruikers (cliënten) zijn eind 2015 voor het eerst per brief geïnformeerd.

Gedurende 2016 zullen zij ook weer meermaals per brief en mogelijk middels nog te plannen bijeenkomsten worden geïnformeerd.

In februari vinden op twee locaties (Stein en Venlo) bijpraatsessies plaats voor adviesraden. De Wmo raad van de gemeente Weert is hiervoor reeds uitgenodigd.

Overleg gevoerd met

Intern:

Patricia Vos, beleidsadviseur financiën

Eefje Vogels, Wmo controller

Marie-Lou Rosbergen, juridische beleidsadviseur

Hans Jansen, senior strategisch beleidsadviseur

Gonnie Poell, beleidsadviseur Jeugd

Annet Wijnen, medewerker leerlingenvervoer

Extern:

Klankbordgroep Doelgroepenvervoer

Guido Vreuls en Lodewijk Brüll, projectleiders doelgroepenvervoer Limburg

Myriam Chourak, financieel medewerkster Omnibuzz

Bijlagen

1. Begeleidende nota aanbidding Stuurgroep aan de 32 Limburgse gemeenten (januari 2016: tevens per post aan de colleges verstuurd);
2. Notitie toekomstrichting Doelgroepenvervoer Limburg, advies stuurgroep doelgroepenvervoer (september 2015);
3. Bestuurlijke samenwerking doelgroepenvervoer in de provincie Limburg, CAPRA (oktober 2015);
4. Draagvlakverkenning doelgroepenvervoer Limburg (oktober 2015);
5. Concept Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (december 2015);
6. Toelichting Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (december 2015);
7. GR doelgroepenvervoer Limburg bedrijfsplan, 2^e versie (januari 2016);
8. Conceptbrief aan AB Omnibuzz
9. Concept raadsvoorstel en raadsbesluit (RAD-001219)

T.a.v. het College van B&W

Geleen, 6 januari 2016

Ons kenmerk: PV/LB/2016-001

Betreft: voorstel wijziging gemeenschappelijke regeling Omnibuzz

Geacht college,

Vanaf 2013 werken 32 Limburgse gemeenten¹ samen aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Om deze samenwerking zo gericht mogelijk vorm en inhoud te kunnen geven is in januari jongstleden de stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg op provinciaal niveau ingesteld. De concrete doelstelling van de stuurgroep is de gezamenlijke visie op de regie over en de uitvoering van het doelgroepenvervoer uit te werken.

De stuurgroep is daarbij tot de volgende conclusies gekomen:

- er dient een organisatie te komen die samenwerking op Limburgse schaal moet realiseren;
- deze organisatie dient zich te richten op al het gemeentelijke doelgroepenvervoer, waarbij de prioriteit dient te liggen op het Wmo-regiotaxivervoer per 11 december 2016²;
- voor de andere vormen van doelgroepenvervoer (zoals leerlingenvervoer en Wmo-dagbesteding) dient een gezamenlijk ingroeiscenario ontwikkeld te worden;
- de ambitie is om zoveel mogelijk vormen van doelgroepenvervoer waar de gemeenten voor verantwoordelijk zijn, onder te brengen bij de organisatie;
- de gezamenlijke organisatie zal voor het doelgroepenvervoer een regiemodel gaan gebruiken;
- de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie dient een publiekrechtelijke vorm te krijgen op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen³.

¹ Met uitzondering van de gemeente Mook en Middelaar die voor dit doel zal aansluiten bij de regio Nijmegen.

² Op die datum loopt de huidige concessie openbaar vervoer (OV) en Wmo-regiotaxivervoer af. De provincie Limburg heeft voor de nieuwe periode alleen het OV aanbesteed. Gemeenten zijn dus zelf verantwoordelijk voor de aanbesteding van het regiotaxivervoer.

³ Zowel het regiemodel als de publiekrechtelijke samenwerkingsvormen zijn bevindingen uit de Draagvlakverkenning Doelgroepenvervoer Limburg (oktober 2015).

1. Publiekrechtelijke vorm: wijziging bestaande gemeenschappelijke regeling Omnibuzz

Op grond van het hiervoor gestelde heeft de stuurgroep eerst de vraag onderzocht of voor de publiekrechtelijke organisatievorm een nieuwe gemeenschappelijke regeling dient te worden getroffen of dat gebruik zou kunnen worden gemaakt van de reeds bestaande gemeenschappelijke regeling Omnibuzz waarin reeds 10 gemeenten in Zuid Limburg voor het doelgroepenvervoer op een kwalitatief hoog niveau efficiënt en effectief sedert 2006 samenwerken.

Het treffen van een nieuwe gemeenschappelijke regeling door de colleges van alle 32 gemeenten heeft op het eerste oog als voordeel, dat voor de toekomst door alle deelnemers op gelijke wijze gekozen wordt voor de nieuwe samenwerking.

Daar staat echter tegenover dat de nu geldende gemeenschappelijke regeling Omnibuzz formeel opgeheven en geliquideerd zal moeten worden. Dat liquidatieproces brengt veel activiteiten met zich mee die energie vergen, die niet gestoken kan worden in het opzetten en operationaliseren van de beoogde toekomstige samenwerking en de daarvoor vereiste organisatie. Dat klemt te meer omdat met name veel energie gestoken zal moeten worden in de voorbereiding en uitvoering van de aanbestedingsprocedure voor het Wmo regiotaxivervoer, dat op 11 december 2016 afgerond moet zijn. Dan start de uitvoering.

Aan de ene kant een goed lopende organisatie beëindigen en opheffen van een goed lopende organisatie (met alle personele gevolgen) en aan de andere kant het opbouwen van een dergelijke organisatie is volgens de stuurgroep contraproductief.

Daarom heeft de stuurgroep ervoor gekozen de bestaande gemeenschappelijke regeling Omnibuzz te laten bestaan en deze zodanig te wijzigen dat deze als "going concern" de samenwerking van de 32 gemeenten inhoud en vorm kan geven. De inhoud van de thans voorliggende gemeenschappelijke regeling is tot stand gekomen in overleg met (de vertegenwoordigers van) 32 gemeenten. De gewijzigde gemeenschappelijke regeling heeft in 2016 als taken het voortzetten van de activiteiten voor de tien gemeenten die nu de oorspronkelijke regeling Omnibuzz zijn aangegaan, het inrichten van de organisatie die vereist is voor de samenwerking van de 32 gemeenten en het voorbereiden en uitvoeren van de aanbestedingsprocedure.

Door de keuze om de bestaande gemeenschappelijke regeling te wijzigen kiest de stuurgroep ook voor een voortzetting van de juridische vorm van de samenwerking: een openbaar lichaam in de zin van artikel 8, lid 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). Er is wel onderzocht of deze vorm voor de toekomst niet omgezet zou kunnen worden naar de samenwerkingsvorm die artikel 8, lid 3 Wgr sinds 1 januari 2015 mogelijk maakt: de bedrijfsvoeringorganisatie (BVO). Een BVO heeft immers, net als een openbaar lichaam, rechtspersoonlijkheid en kan dus als zodanig zelfstandig in het maatschappelijk en rechtsverkeer optreden. Een BVO heeft daarnaast als kenmerk dat deze alleen door colleges van burgemeester en wethouders kan worden getroffen. Een BVO heeft om die reden een ongelede bestuursstructuur: er is maar één bestuursorgaan

Gelet op de taken die aan de gemeenschappelijke regeling worden opgedragen kan Omnibuzz niet bestuurd worden door het bestuur slechts tweemaal bij elkaar te laten komen voor de begroting en de jaarrekening. Er zullen door het jaar heen ook zaken, met name uitvoeringszaken, zijn die aan het bestuur moeten worden voorgelegd, buiten de twee reguliere vergaderingen om. Bij een ongeleed bestuur zoals de BVO kent, zou dit betekenen dat telkens alle 32 leden van het bestuur moeten aantreden. Praktisch gezien is dit niet werkbaar. De praktijk leert dat besturen met een groot aantal leden veelal niet het vereiste quorum hebben om rechtsgeldige besluiten te kunnen nemen. Mede om die reden is het

verstandiger en praktischer om te kiezen voor een openbaar lichaam met een geled bestuur. Hiermee kan een dagelijks bestuur (met 7 leden) worden ingesteld dat de uitvoerende bestuurstaken oppakt.

2. De toetredings- en wijzigingsprocedure van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz

Nu de stuurgroep voorstelt te kiezen voor een wijziging van de bestaande gemeenschappelijke regeling Omnibuzz, moet ook de procedure toegelicht worden voor deze wijziging.

De kern van de wijzigingsprocedure is gelegen in artikel 21, leden 2 en 3 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz:

2. *De regeling kan bij eensluidend besluit van de colleges van burgemeester en wethouders van de deelnemende gemeenten worden gewijzigd.*
3. *Het Algemeen Bestuur adviseert de raden met betrekking tot de wijziging van de regeling.*

Daarnaast moet beseft worden dat naast een wijziging van de gemeenschappelijke regeling tegelijkertijd sprake is van een toetreding van 22 nieuwe colleges aan de regeling. Toetreding wordt geregeld in artikel 20 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz:

1. *Toetreding tot de regeling door een andere gemeente geschiedt op voordracht van het Algemeen Bestuur.*
2. *Toetreding is alleen mogelijk, indien het college van burgemeester en wethouders van de toetredende gemeente daartoe besloten heeft".*

Omdat het hier zowel een ingrijpende wijziging als een toetreding betreft waarop de geciteerde artikelen 20 en 21 duiden, wordt door de stuurgroep in het verlengde hiervan de volgende stappen voorgesteld:

- (1) de stuurgroep bereidt een wijziging voor in nauw overleg met alle 32 colleges.
- (2) De stuurgroep stuurt het formele wijzigingsvoorstel toe aan de 10 huidige deelnemende colleges en de 22 toetredende colleges, met het verzoek dit met de raden af te stemmen.
- (3) De colleges stemmen dit voorstel af met de raden. De colleges van de 10 huidige deelnemende colleges bespreken hierbij met name de voorgestelde wijziging van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. De colleges van de 22 overige gemeenten bespreken met name de toetreding tot de (te wijzigen) gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Voor zowel een toetredingsvoorstel als een wijzigingsvoorstel is immers toestemming van de raden nodig (artikel 1, leden 2 en 3 Wet gemeenschappelijke regelingen).
- (4) na een akkoord van de 10 colleges (en toestemming van de 10 raden) met de voorgestelde wijziging en een akkoord van de 22 overige colleges (en hun raden) met toetreding tot de (te wijzigen) gemeenschappelijke regeling, delen zij dit (afzonderlijk) mee aan het huidige Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.
- (5) alle 32 colleges geven hierbij het huidige Algemeen Bestuur opdracht om de nodige activiteiten te ondernemen om de gewijzigde gemeenschappelijke regeling rechtskracht te verlenen. Tevens wordt het Algemeen Bestuur verzocht de 32 colleges te verzoeken de leden van het Algemeen Bestuur aan te wijzen en daarvan mededeling te doen.
- (6) Het Algemeen Bestuur (huidige Algemeen Bestuur bestaande uit vertegenwoordigers van de huidige 10 colleges die momenteel deelnemen in de GR Omnibuzz) stelt vervolgens vast dat formeel voldaan is aan de bepalingen tot wijziging en toetreding van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Hiermee verkrijgen de wijziging en de

- toetreding rechtskracht op grond van de artikelen 20 en 21 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.
- (7) Het (huidige) Algemeen Bestuur schrijft vervolgens de eerste AB-vergadering uit van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. In die vergadering zullen zowel de voorzitter als de leden van het Dagelijks Bestuur worden aangewezen.
 - (8) De stuurgroep adviseert om de doorlooptijd van de voorgaande processtappen zo enigszins mogelijk te beperken tot de eerste vier maanden van 2016.

3. Financiële gevolgen van de wijziging en de toetreding

Voor een goed begrip hiervan wil de stuurgroep een onderscheid maken tussen:

- (1) de financiële gevolgen bij de wijziging en toetreding
- (2) de toekomstige financiering van de gemeenschappelijke regeling.

Ad (1) Eerst wordt hier nog kort stil gestaan bij (eventuele) nadere voorwaarden die bij een toetreding tot een gemeenschappelijke regeling gesteld kunnen worden.

In de praktijk zijn dat vaak financiële voorwaarden voor de toetreders. Dit om de financiële positie van alle deelnemers zo veel mogelijk gelijk te schakelen.

In de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz is over eventuele nadere toetredingsvoorwaarden niets opgenomen (zie hierboven bij artikel 20). De stuurgroep stelt aan het (huidige) Algemeen Bestuur voor geen financiële voorwaarden aan de toetredende gemeenten te stellen. Alle 32 gemeenten dienen in een gelijke positie aan de start van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling te kunnen deelnemen.

Dit voorstel heeft ook tot gevolg dat de huidige reserves van de gemeenschappelijke regeling verrekend zullen worden met de 10 huidige deelnemers.

De (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling zal wel reserves kunnen gaan opbouwen. De uitgangspunten daartoe zullen door het (toekomstige) Algemeen Bestuur worden vastgesteld in de Nota reserves en voorzieningen.

Dit voorstel betekent echter niet dat er bij de wijziging geen nadere voorwaarden voor alle 32 deelnemende colleges gesteld kunnen worden. In het bedrijfsplan zal namelijk een bedrag per gemeente worden opgenomen dat bedoeld is voor de vorming van een reserve om fluctuaties in de bedrijfsvoering op te kunnen vangen. Vooralsnog wordt gedacht aan ongeveer 1 euro per inwoner. Voor de exacte hoogte van de eenmalige storting in de reserve wordt verwezen naar het bedrijfsplan.

Ad (2) Voor de financiering van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz is in artikel 18 van de regeling gekozen voor een financieringssystematiek, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen de financiering van de indirecte kosten (personeel en beheer) en financiering van de directe kosten (uitvoering van het vervoer). De indirecte kosten worden op grond van artikel 18, eerste lid van de regeling voor de helft verdeeld naar het aantal inwoners per gemeente en voor de andere helft naar het aantal pashouders uit de gemeente. De directe vervoerskosten worden op grond van het tweede lid van artikel 18 direct doorberekend naar de gemeente waarvoor de vervoerskosten werkelijk gemaakt zijn.

4. Overgangperiode

Gelet op het hierboven gestelde in paragraaf 2 ziet de gewijzigde gemeenschappelijke regeling na de inwerkingtreding ervan tot het moment dat de nieuwe periode voor doelgroepenvervoer regiotaxi is aangebroken per 11 december 2016 op de volgende taakstellingen:

- belangen- en taakbehartiging voor de periode van inwerkingtreding van de wijziging en toetreding tot 11 december voor de 10 huidige deelnemende colleges
- het voorbereiden en uitvoeren van de aanbestedingsprocedure doelgroepenvervoer regiotaxi voor alle 32 deelnemende colleges
- het operationaliseren van de organisatie en regietaak, gericht op de belangen- en taakbehartiging voor alle 32 deelnemende colleges.

Het voorgaande betekent dat die overgangperiode in 2016 vrij complex wordt: bestuurlijk, organisatorisch en financieel. Om dit proces in goed banen te kunnen leiden doet de stuurgroep dan ook een voorstel voor een overgangsbepaling in de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling:

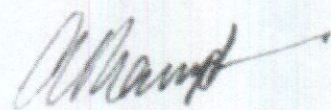
1. In de periode tussen <datum inwerkingtreding> tot en met 10 december 2016 zal de werking van deze regeling voor alle deelnemende gemeenten zien op:

- het voorbereiden en uitvoeren van de aanbesteding regiotaxi voor het betreffende doelgroepenvervoer per 11 december 2016;
- de voorbereiding van de organisatie en begroting voor de periode vanaf 11 december 2016.

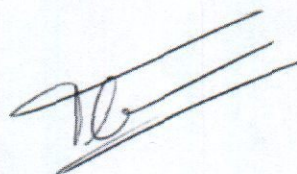
2. Voor de behartiging van de overige belangen en taken van het openbaar lichaam en de daarop betrekking hebbende bevoegdheden, financiering en verantwoordelijkheden die nog gedurende de periode tot en met 10 december 2016 dienen te gebeuren, zal deze regeling alleen zien op de tien gemeenten die in de aanhef van deze gewijzigde gemeenschappelijke regeling genoemd zijn.

3. Voor de toepassing van het voorgaande lid zullen gedurende de daarin genoemde periode de bepalingen met betrekking tot de samenstelling en werkwijze van de bestuursorganen, de taken en bevoegdheden daarvan en de financiering gelden, zoals deze nu bepaald zijn in de gemeenschappelijke regeling zoals die geldt tot de datum van inwerkingtreding van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling.

Hoogachtend,
Namens de Stuurgroep Doelgroepenvervoer



Drs. A.J.M. Kamphuis
Wethouder gemeente Sittard – Geleen
Voorzitter



R. Testroote
Wethouder gemeente Venlo
Vice-voorzitter

September 2015

**Notitie toekomstrichting
doelgroepenvervoer Limburg (p. 2)**

Beslisstructuur (p. 10)

**Advies Forseti toekomst
doelgroepenvervoer Limburg (p. 13)**

Notitie toekomstrichting doelgroepenvervoer Limburg

Leeswijzer:

Bijgevoegd treft u een uitgebreide notitie aan inzake de toekomstrichting van het doelgroepenvervoer in Limburg.

Deze notitie geeft een kort overzicht van:

- de gevolgde stappen ter voorbereiding op het uitvragen van een advies;
- de gevolgde redeneerlijn;
- de diverse scenario's;
- *de relatie met het openbaar vervoer;*
- de beslisstructuur

Procedure:

Als vervolg op de uitgezette lijn inzake de regionale vervoersvisie, zoals besproken en goedgekeurd in uw vergadering van 19 maart 2015, is een aantal stappen genomen.

Dit heeft geleid tot het verlenen van opdracht voor het opstellen van het gevraagde advies inzake de vertaling van de strategische visie naar een meer operationeel kader. Uitvoering hiervan geschiedt door Forseti.

Op basis van deze vertaling is door Forseti een advies opgesteld. Aan de hand van dit advies dienen een aantal keuzes te worden gemaakt door uw stuurgroep. Door het maken van deze keuzes wordt er voor alle gemeenten een richting bepaald. Hierdoor kan een advies richting de colleges van B&W alsmede het Algemeen Bestuur van Omnibuzz gegeven worden.

Een expert van Forseti heeft een toelichting gegeven op het proces, de verschillende afwegingen en de uiteindelijke keuzes die tot het advies hebben geleid.

1. Voorbereiding advies adviseur/expert doelgroepenvervoer

In de afgelopen weken zijn door Forseti, zoals voorgesteld in hun offerte, een aantal sessies georganiseerd voor de leden van de ambtelijke projectgroep. Tijdens deze sessies zijn de diverse mogelijkheden besproken voor het organiseren van doelgroepenvervoer.

Feitelijk zijn er twee hoofdkeuzes te maken, (1) een keuze ten aanzien van het aansturingsmodel (huidig model, all-in model, callcenter model of regiemodel) en (2) een keuze ten aanzien van de wijze van aansturing (privaatrechtelijke basis danwel publiekrechtelijke basis of een mix-vorm).

2. Advies Forseti**Keuze voor regiemodel**

Gelet op de reeds vastgestelde ontwikkelperspectieven, ambities en uitgangspunten scoort clustering van vervoer in een traditioneel all-in model het laagst (zie voor de puntenverdeling het advies van Forseti). Het call center model scoort substantieel beter, met uitzondering van de bijdrage aan duurzaamheid. Het regiemodel tenslotte scoort op alle door de stuur- en projectgroep gestelde criteria het beste. Dit is daarom het voorkeursmodel uitgaande van het gezamenlijk organiseren van vervoersvormen in het doelgroepenvervoer. Het regiemodel kent een aantal aandachtspunten ten opzichte van de andere modellen. Deze hebben betrekking op het feit dat relatief weinig ervaring is opgedaan met deze organisatievorm.

Aanleiding voor deze keuze is de decentralisatie en de kanteling in het sociaal domein. Het regiemodel biedt alle mogelijkheden om te voldoen aan de kwaliteitseisen die gemeenten voorstaan met de decentralisaties, en het doorzetten van een kanteling in het vervoer waarbij er een uniform vervoersproduct wordt geboden met eenduidige systeemkenmerken. Dit heeft tot effect dat er uiteindelijk efficiënter wordt omgegaan met middelen. Op termijn worden er dan besparingen zichtbaar nadat een aantal stappen zijn genomen zoals het oprichten van een regiecentrale en het instromen van de verschillende vervoersvormen. Lokaal blijven gemeenten bepalend voor het beleid.

Start met Wmo vervoer alle gemeenten, intentie later instromen andere vormen

Mede gelet op de noodzaak een tijdig en goed alternatief te hebben voor de Regiotaxi, moet het regiemodel eind 2016 met minimaal het Wmo-vervoer (huidige Regiotaxi) voor alle gemeenten starten. Gemeenten hebben de intentie om het leerlingenvervoer, het dagbestedingsvervoer en vervoer Jeugdwet (ook wel samen Wmo-bg-vervoer genoemd) en het vervoer in het kader van de sociale werkplaatsen later in te faseren in het

regiemodel. De tijdstippen waarop dit volgt hangen onder andere af van de looptijd van de huidige (traditionele all-in) contracten.

Keuze voor publieke regiecentrale

Op basis van de beoordeling op de meest belangrijk geachte criteria, is de voorkeur om de operationele regie (regiecentrale) door een publieke partij in te vullen. Primair wordt daardoor de continuïteit en de bestuurbaarheid daarvan door gemeenten van de regie op het vervoer bevorderd en daarmee wordt de kanteling in het vervoer doorgezet. Daarnaast worden beheerskosten, die nu nog gefragmenteerd zijn over verschillende partijen en lagen, transparanter en beter te controleren. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat kennisopbouw plaats moet vinden in de publieke regiecentrale. De deskundigheid om deze taken uit te voeren is er momenteel onvoldoende. Dat betekent ook dat er mogelijk wel een verschuiving plaatsvindt van werkgeverschap, maar de werkgelegenheid blijft in stand. Daarnaast kan in het kader van de participatie aanvullende (lokale) uitvoerende taken worden ingevuld via de regiecentrale. Tenslotte bevordert een publieke regiecentrale de homogeniteit van het vervoersproduct. Gemeenten stellen namelijk de kwaliteitseisen. Hierdoor wordt ongelijkheid teruggebracht. Daarnaast is het mogelijk om, al dan niet aangevuld door de gemeentelijke klantcontactcentra (KCC) een goede klantenservice te bieden, o.a. bij het boeken van ritten. Onderzocht wordt of het wenselijk en mogelijk is om gemeentelijke KCC's hier een rol bij te geven.

2a. Toelichting

In het conceptadvies van Forseti en de overige notities wordt gesproken over regiecentrales. De indruk zou kunnen worden gewekt dat in de huidige situatie geen regie gevoerd wordt. Dit is echter niet correct, in de diverse contracten wordt momenteel ook al regie gevoerd. Deze regievoering heeft momenteel vrijwel alleen betrekking op de operationele regie (plannen uitvoering ritten) en is versnipperd en over veel partijen verdeeld.

Regie bij Regiotaxi:

Voor wat betreft de regiotaxi (vraagafhankelijk vervoer – vervoer op wisselende dagen/tijden) is er sprake van een groot contract, al het sociaal-recreatief vervoer in Limburg is door alle gemeenten via de provincie Limburg gezamenlijk aanbesteed op basis van gelijke systeemkenmerken. Hierbij is Limburg verdeeld in twee kavels, Noord/Midden en en Zuid, met een eigen prijsstelling.

De operationele regie over het contract Regiotaxi is voor een periode van 10 jaar toebedeeld aan Veolia. Veolia maakt hiervoor gebruik van de kennis en kunde van een van haar dochterondernemingen, PZN. Dit bedrijf draagt zorg voor het callcenter, de dispatch van de ritten over de diverse taxibedrijven en de directe controle op de dagelijkse uitvoering door deze taxibedrijven.

Daarnaast verzorgt Veolia de contractering van de diverse lokale taxibedrijven alsmede het contractmanagement over deze taxibedrijven. Bij deze taxibedrijven vindt ook een regievoering plaats, namelijk de regie over welk voertuig welke klant binnen welke contracteisen gaat ophalen.

Regie bij leerlingenvervoer en Wmo-bg-vervoer:

Voor wat betreft het leerlingenvervoer en Wmo-bg-vervoer inclusief het vervoer in het kader van de Jeugdwet (geregeld vervoer -> klant, herkomst-bestemming en dag/tijd staan in grote mate vast) is er sprake van een groot aantal contracten met wisselende looptijden en wisselende verkavelingen en diverse prijzen en is dit ingekocht door verschillende partijen.

De operationele regie is gelegd bij de vervoerder die via de aanbesteding de opdracht "gewonnen" heeft. Deze vervoerder krijgt in het geval van leerlingenvervoer via de gemeenten de indicatie per klant door, alsmede mutaties en verwerkt deze in zijn dagelijkse planning. Voor wat betreft het Wmo-bg vervoer krijgt hij de gegevens door van de dagverzorgingsinstellingen.

Kosten vervoer en regievoering:

Ten aanzien van de kosten van vervoer (dus sec de kosten die verbonden zijn aan voertuig en chauffeur) zullen stijgen op basis van een analyse van Forseti.

Het is van belang om te realiseren dat de kosten, verbonden aan de huidige regievoering, in de offertes van de vervoersbedrijven zijn verwerkt (regie en vervoer samen). Dat wil zeggen dat de vervoerders de prijs voor de regie in de vervoersprijs hebben verdisconteerd. Bij het regiemodel worden deze kosten uit de prijs van het vervoer genomen en aangewend voor het regiemodel, ze worden transparant opgevoerd.

In principe vindt er op dit vlak dan ook geen kostenstijging plaats (behoudens reguliere indexeringen en taakuitbreidingen).

Contractbeheer:

Naast de regievoering is er ook sprake van contractbeheer. De contractbeheerder draagt o.a. zorg voor een goede uitvoering van de overeenkomst met de vervoerder. Hij controleert de dagelijkse gang van zaken, controleert de facturen en bewaakt de aangeboden kwaliteit.

Voor wat betreft de Regiotaxi wordt het contractbeheer uitgevoerd door de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en het bedrijf Trafficon.

Voor wat betreft het leerlingenvervoer wordt het contractbeheer uitgevoerd door o.a. de gemeenschappelijke regeling Maastricht/Heuvelland, diverse gemeentelijke contractmanagers en het bedrijf Trafficon.

Voor wat betreft het Wmo-bg-vervoer wordt het contractbeheer uitgevoerd door de dagverzorgingsinstellingen, meestal door de medewerkers van de afdeling inkoop.

Als gestart wordt met de Regiecentrale zal deze centrale ook het contractbeheer uitvoeren. De kosten hiervan zullen inzichtelijk worden in de kosten van de Regiecentrale. Er vindt een verschuiving plaats.

Indicatiestelling:

In alle gevallen, zowel bij Regiotaxi, leerlingenvervoer als WMO-bg-vervoer, is en blijft de indicatiestelling en het beleid een exclusief onderdeel van de bevoegdheid van de deelnemende gemeenten. Wel wordt het doordat er een uniform vervoersaanbod wordt geboden, gemakkelijker om uit te gaan van goede kwaliteitseisen die in de verschillende gebieden gelijk aangeboden kunnen worden.

3. Berekening scenario's

In de opdracht die aan Forseti is gegeven, is gevraagd een advies uit te brengen over een voorkeursscenario en de wijze van invulling. Daarnaast is gevraagd om het voorkeursscenario – en dan met name de hiermee samenhangende vervoerskosten - te vergelijken met de het huidig scenario.

Concreet is een vergelijking gevraagd om inzichtelijk te maken of het zich, op termijn, loont om het advies te volgen of niet. De vergelijking is met name noodzakelijk in verband met de opvolging van het contract Regiotaxi dat expireert op 10-12-2016. Voor het maken van deze vergelijking zijn logischerwijs gegevens noodzakelijk. Dit is uitgewerkt in een aparte memo.

Regiotaxi:

Voor het verzamelen van de gegevens is door Omnibuzz en Forseti een basisopzet gemaakt. Aanlevering van de gegevens van Regiotaxi is geschied door Omnibuzz en Trafficon.

De gegevens van Regiotaxi zijn volledig aangeleverd en bevatten naast de – geanonimiseerde – herkomst-bestemmingsgegevens, alle gegevens m.b.t. de huidige vervoerskosten (basisprijs + opslagen).

WMO-bg-vervoer:

Voor het verzamelen van de gegevens is door Omnibuzz en Forseti een basisopzet gemaakt. Voor het verzamelen van de gegevens is contact gezocht met diverse dagverzorgingsinstellingen. Voor het vervoer in het kader van de Jeugdwet zal deels ook uit gemeentelijke gegevens moeten worden geput. Na afloop van de eerste bijeenkomst met instellingen kan geconcludeerd worden dat:

- gegevens van vervoer door de instellingen alleen worden verstrekt met instemming van de Raden van Bestuur;
- de indruk bestaat bij instellingen dat gemeenten de kennis en informatie over het vervoer (van de instellingen) zullen gebruiken bij het bepalen van de financiële arrangementafspraken in die zin dat deze op een negatieve wijze voor instellingen worden aangepast;
- de verstrekking van de gegevens – in hoofdzaak – diende te geschieden door de vervoerders (met toestemming van de raden van bestuur);
- het merendeel van de instellingen het vervoer liever vandaag als morgen wil overdragen waarbij werd aangegeven dat de financiële component van de arrangementafspraken de instellingen problemen bezorgde.

Op basis van deze conclusies werd een snelle levering van de gegevens als niet realistisch beschouwd. Besloten is om na te gaan welke gegevens beschikbaar zouden kunnen komen indien de gemeenten hun bestanden zouden analyseren. Nader onderzoek en overleg is in deze kwestie gewenst en momenteel reeds in gang gezet.

In overleg met Sittard-Geleen, als centrumgemeente voor de Westelijke Mijnstreek, is nagegaan op welke wijze en in welke mate de gemeenten in staat zijn om gegevens aan te leveren. Aan de hand van de exercitie kan een handleiding worden opgesteld om bij iedere gemeente op dezelfde wijze de gegevens te destilleren uit de eigen bestanden. In Venlo is eenzelfde discussie gevoerd.

Dit proces heeft een nieuwe vraag opgeleverd, namelijk of de gegevens wel representatief zijn. Ze geven immers vaak een overzicht van de situatie van voor de kanteling.

Verder is het vermoeden gerezen dat instellingen de zorg voor de planning en uitvoering van het vervoer graag willen overdragen aan de gemeenten omdat zij hierdoor, naast het wegvallen van het prijsrisico, ook minder aandacht zouden hoeven te besteden aan het toepassen van de kanteling en daardoor het realiseren van een transformatie niet of in onvoldoende mate zullen realiseren. De financiële druk om een andere oplossing te realiseren voor de klant is verminderd.

Tenslotte wordt momenteel reeds een deel van het vervoer in het kader van de Wmo-bg door Regiotaxi uitgevoerd. Het handelt om cliënten die vanwege hun zorgvraag niet in staat zijn om met het door de dagverzorgingsinstellingen aangeboden vervoer te kunnen reizen. Het zou hier dan ritten betreffen met een ander tijds patroon of een andere verplaatsingsafstand.

Het wordt noodzakelijk geacht om nader onderzoek te verrichten naar het Wmo-bg vervoer voordat een voorstel kan worden geformuleerd om dit vervoer toe te voegen aan de werkzaamheden van de regiecentrale. Hiertoe wordt een werkgroep ingericht. Deze werkgroep heeft als taak om een voorstel te ontwikkelen ten aanzien van de vragen:

- Welke gegevens zijn noodzakelijk en realiseerbaar?;
- Zijn deze gegevens representatief?;
- Hoe kan een regiecentrale de doelstellingen van de kanteling en de bijbehorende transformatie vorm geven?;
- Hoe kan de problematiek van oneigenlijk gebruik in beeld gebracht worden?;
- Hoe kan het vervoer in het kader van de Jeugdwet worden ingepast?

Voor vervoer in het kader van Wmo-bg is het verstandig om dit niet direct toe te voegen aan de taken van de Regiecentrale per 10 december 2016, maar eerst op een later tijdstip. Voorgesteld wordt om in te zetten op 1 januari 2017.

Leerlingenvervoer:

Voor het verzamelen van de gegevens is door Omnibuzz en Forseti een basisopzet gemaakt. Deze basisopzet is vervolgens aangepast door de vertegenwoordigers van leerlingenvervoer van de gemeenten Venlo en Maastricht.

Voor het verzamelen van de gegevens is aan alle contactambtenaren leerlingenvervoer een brief verstuurd met het verzoek de gegevens in een bepaald format aan te leveren.

Een aantal conclusies zijn te maken:

- de gehanteerde prijsstellingen (wat betaald welke gemeente aan gecontracteerde vervoerder(s)) worden veelal niet aangeleverd door de gemeenten;
- niet alle gemeenten hebben hun gegevens (gelijkluidend) aangeleverd;
- de huidige uitvoeringswijze wordt door de contactambtenaren als effectief en kwalitatief hoogstaand wordt beoordeeld;
- er bestaat de vrees dat met name de leerlingen nadelige gevolgen zullen ondervinden bij het overlaten van dit vervoersonderdeel aan een regiecentrale.

Het is noodzakelijk om nader onderzoek te verrichten naar het leerlingenvervoer voordat een voorstel kan worden geformuleerd om dit vervoer toe te voegen aan de werkzaamheden van de regiecentrale. In dit kader wordt een werkgroep ingericht. Deze werkgroep heeft als taak om een voorstel te ontwikkelen ten aanzien van de vragen:

- welke meerwaarde biedt de bundeling van dit vervoer in een regiecentrale ?;
- welke kwaliteitseisen moeten worden toegepast op dit vervoer ?;
- wat is een geschikt tijdstip voor toevoeging van dit onderdeel ?.

Voor leerlingenvervoer is het verstandig om dit onderdeel niet direct toe te voegen aan de taken van de Regiecentrale per 10 december 2016, maar eerst op een later tijdstip. Voorgesteld wordt om in te zetten op 1 januari 2018 of 2019.

4. Relatie met openbaar vervoer – lokale netwerken

De problematiek inzake de aanbesteding van de concessie voor het openbaar vervoer in Limburg is bekend.

De visie van de Provincie en de Limburgse gemeenten is een tiental jaar geleden vastgesteld waarbij de klant (de reiziger) centraal staat. Met deze visie is het visgraatmodel geïntroduceerd. Hierbij vormt de trein de centrale verbinding tussen diverse plaatsen. Op deze centrale verbinding sluiten op meerdere plaatsen de buslijnen aan, zodat reizigers snel naar hun bestemming kunnen reizen. Lokaal vormen de kleinschalige vervoerssystemen de basis waarmee reizigers van hun opstapplaats naar de dichtstbijzijnde OV-halte gebracht kunnen worden.

In het recente coalitieakkoord wordt door de Provincie ingezet op mogelijkheden om reizigers snel en goed te kunnen laten overstappen. Hiertoe worden op diverse plaatsen in Limburg OV-transferia aangelegd. Een en ander wordt momenteel in nauw overleg tussen de Provincie en een aantal gemeenten vorm gegeven.

Ook bij de ontwikkeling van de DRIS-systemen wordt nauwe samenwerking tussen provincie en gemeenten nagestreefd waarbij de reiziger centraal staat. Een goede informatieverstrekking is van groot belang om de reiziger zonder veel problemen naar zijn bestemming te laten reizen.

Door de malversaties bij de aanbesteding is (naar verwachting) Arriva de nieuwe uitvoerder van het openbaar vervoer. Om een optimale uitwisseling tussen het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer te kunnen realiseren is een goede regievoering noodzakelijk dusdanig dat een groot aantal reizigers zonder al te lange wachttijden met gebruikmaking van én de kleinschalige vervoerssystemen én het openbaar vervoer hun reis kunnen uitvoeren.

De huidige Regiotaxi vervoert zowel reizigers met een gemeentelijke indicatie als reguliere OV-reizigers. Elke groep heeft binnen de Regiotaxi zijn eigen systeemvoorwaarden en prijsstelling. De regiecentrale van Veolia herkent het type reiziger en past naar rato de gemaakte afspraken toe.

Bij het opstellen van de contouren van de nieuwe OV-visie is duidelijk gebleken dat de Provincie verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer en de gemeenten voor het doelgroepenvervoer. Gekozen is daarbij voor het voeren van gescheiden aanbestedingen.

De provincie onderkent evenwel het belang van een goede samenwerking tussen het OV en het DGV. Het wordt door de provincie van belang geacht dat de regiecentrale ook in staat is om voertuigen te kunnen aansturen die de reiziger naar het openbaar vervoer kan brengen.

De huidige varianten van een Wensbus kunnen gekwalificeerd worden als vormen van nog nader te ontwikkelen lokale vervoerssystemen. Systemen die zich bewegen tussen het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer in.

In dit kader heeft de provincie – ambtelijk - verzocht om in de aanbesteding voor het doelgroepenvervoer aandacht te schenken voor lokale initiatieven met behulp van bijvoorbeeld vrijwilligers. De Provincie is bereid om het budget dat in de aanbesteding gereserveerd stond voor initiatieven zoals de wensbus, in te brengen onder nader te bepalen voorwaarden.

Het wordt gewenst geacht om aan dit verzoek te voldoen omdat hierdoor op een duidelijke wijze invulling kan worden gegeven aan het toepassen van de Kanteling op het vervoer en klanten, voor zover mogelijk, in staat te stellen gebruik te maken van het openbaar vervoer.

In dit kader is het gewenst om nader te overleggen met de Provincie Limburg. Doordit overleg dient een voorstel te worden ontwikkeld ten aanzien van de vraag op welke wijze en onder welke voorwaarden dit verzoek kan worden geïmplementeerd.

5. Betrokkenheid gemeenteraden

In het proces om te komen tot het verder optimaliseren van het vervoer in Limburg zijn veel partijen betrokken. De focus in het huidige proces ligt voor wat betreft de korte termijn met name op het realiseren van een opvolging van de Regiotaxi. De huidige overeenkomst expireert op 10 december 2016 en per deze datum dient een opvolging gerealiseerd te zijn. Voor leerlingenvervoer en WMO bg is deze noodzaak niet aanwezig per 10 december 2016.

In het proces rondom Regiotaxi, leerlingenvervoer en Wmo-begeleiding-vervoer inclusief Jeugdwet vervoer zijn de gemeenten de hoofdrolspeler. De uitvoering van dit vervoer geschiedt op basis van aan gemeenten voorbehouden wettelijke taken.

Voor wat betreft de regiotaxi, als onderdeel van de uitvoering van de Wmo, hebben gemeenten o.a. de keuze om inwoners die, na indicatie, vervoersproblemen ondervinden, te laten vervoeren met een collectief vervoerssysteem. In Nederland maken vrijwel alle gemeenten gebruik van een collectief vervoerssysteem. Voor wat betreft de kenmerken van het systeem is in 2004 een uniform voorstel ontwikkeld door het Nationaal Mobiliteitsberaad.

Dit uniforme voorstel is voorafgaand aan de vorige aanbesteding in 2004 aan alle gemeenten in Limburg voorgelegd met de vraag of zij willen instemmen met het vervoer van hun geïndiceerde klanten op de voorgestelde manier. Gelet op de bevoegdheidsverdeling is dit voorstel voorgelegd aan de gemeenteraden.

Alle gemeenteraden in Limburg hebben met dit voorstel ingestemd, hetgeen betekent dat er destijds een kader is vastgesteld waarbinnen het vervoer kan worden uitgevoerd. Via het budgetrecht bepalen gemeenteraden jaarlijks de marges waarbinnen de concrete invulling wordt uitgevoerd.

Het huidige proces gaat over het kiezen van een voorkeursmodel voor de organisatie van het vervoer. Het gaat niet over een nieuwe taak, het gaat over de vraag wie deze taak dient te regelen. Daarnaast gaat het over de vraag of degenen die deze taak gaat regelen ook andere vormen van vervoer (leerlingenvervoer, Wmo-bg-vervoer) gaat organiseren met als doel synergievoordelen te behalen.

Beslisstructuur

Beslisstructuur

In dit proces zijn meerdere actoren betrokken in de onderstaande volgorde:

- Voorbereiding opstellen advisering;
- Accordering door stuurgroep (geen besluitvorming !);
- Besluitvorming door college van B&W;
- Besluitvorming door gemeenteraad;
- Uitvoering door stuurgroep

Voorstel:

Uw stuurgroep wordt voorgesteld:

- Kennis te nemen en bespreken van het advies van Forseti;
- Kennis te nemen van het advies ambtelijke projectgroep;
- Instemmen met het advies van Forseti inzake keuze regiemodel;

- Kennis te nemen van stand van zaken Regiotaxi-vervoer (gebruik, toepassing kanteling + prijsstelling);
- Kennis te nemen van mogelijke kansen en risico's t.a.v. Regiotaxi-vervoer;
- Instemmen met regiemodel op basis van ingroei-scenario;
- Instemmen met het starten van een regiecentrale voor Regiotaxi (contract per 10-12-2016) in september 2015;

- Kennis te nemen van stand van zaken AWBZ-vervoer (oneigenlijk gebruik, toepassing kanteling, transformatie, ontbreken data gebruik + prijsstelling);
- Kennis te nemen van mogelijke kansen en risico's t.a.v. AWBZ-vervoer (realisatie transformatie-doelstellingen, verzamelen data t.b.v. sturing);
- Instemmen met het toevoegen van AWBZ-vervoer, uiterlijk per 1-1-2018;
- Instemmen met het opzetten van een werkgroep t.b.v. toeleiden (oud) AWBZ-vervoer naar regiecentrale;

- Kennis te nemen van stand van zaken leerlingenvervoer (indicatiecriteria, gebruik, ontbreken data prijsstelling);
- Kennis te nemen van mogelijke kansen (invoering forfait/PGB, toeleiding OV) en risico's t.a.v. leerlingenvervoer;
- Instemmen met het toevoegen van leerlingenvervoer, uiterlijk per 1-1-2019 (of zoveel eerder als contractueel mogelijk of gewenst);
- Instemmen met opzetten werkgroep t.b.v. toeleiding leerlingenvervoer naar regiecentrale;

- Kennis te nemen van ontstaan systeem Regiotaxi (prijzen, instemmen raden met systeemvoorwaarden, budgetteringsrecht van raad, uitvoering door college);
- Kennis te nemen van keuze schaalgrootte;
- Instemmen met het starten van het aanbestedingstraject t.b.v. Regiotaxi;

- Kennis te nemen van stand van zaken aanbesteding openbaar vervoer;
- Kennis te nemen van stand van zaken Wensbus (verzoek Provincie);
- Instemmen met aangaan van gesprekken tussen provincie en stuurgroep inzake toekomstmodel (inrichting, doel, opzet en financiën);

- Kennis nemen en bespreken van afwegingskader publiek/privaat van Forseti;
- Kennis nemen van advies ambtelijke projectgroep;
- Instemmen met de invulling regiecentrale op publiekrechtelijke basis;
- Instemmen met het opzetten van een werkgroep t.b.v. opzetten en inrichten publieke regiecentrale;

- Instemmen met uitvoering evaluatie van Regiotaxi-vervoer;
- Instemmen met opvragen kaders t.b.v. gunning aanbesteding van Regiotaxi;
- Instemmen met voorbereiden van aanbesteding Regiotaxi op basis van PvE;

- Mandatering van stuurgroep door colleges van B&W tot:
 - opdrachtverlening voor uitvoering evaluatie (sept 2015);
 - uitvoering en bespreking van evaluatie Regiotaxi;
 - opstellen van Programma van Eisen Regiotaxi;
 - opdrachtverlening voor opstellen van Programma van Eisen (nov 2015);

- opdrachtverlening voor aanbesteding en gunning Regiotaxi o.b.v. PvE Rt (jan 2016);
- Kennis nemen van financiële stand van zaken project DGV;
- Kennis nemen van toekomstig benodigd budget incl. componenten;
- Instemmen met budgetopzet en begroting;
- Instemmen met verzoek aan colleges
 - voor accordering advies Forseti;
 - voor accordering regiemodel op basis van ingroeiscenario;
 - voor accordering tijdspad inzake groei;
 - voor accordering invulling regiecentrale op publiekrechtelijke basis;
 - voor accordering uitvoering evaluatie Regiotaxi;
 - voor accordering samenwerking op Limburgse schaal;
 - voor accordering uitwerking en uitvoering aanbesteding van Regiotaxi;
 - tot aangeven kaders t.b.v. gunning;
 - tot mandateren gunningsbesluit;
 - tot het opstellen van een overeenkomst met de verschillende aanbieders;
 - tot accordering projectbegroting;
- Mandateren van de heren Brull en Vreuls tot het verstrekken van:
 - opdracht tot het uitvoeren van de evaluatie;
 - opdracht tot het opstellen van het Programma van Eisen;
 - opdracht voor de uitvoering van de aanbesteding (excl. de gunning);
 - opdracht voor het opstellen van een vervoersovereenkomst;
- Mandateren van de wethouders Testroote en Kamphuis tot het accorderen van het gunningsvoorstel;
- Mandateren van de wethouders Testroote en Kamphuis tot het ondertekenen van de vervoersovereenkomsten;

De voorzitter,

De vice-voorzitter,

Dhr. B. Kamphuis

Dhr. R. Testroote

Advies Forseti toekomst doelgroepenvervoer Limburg

(versie 3 september 2015)

– Advies toekomst doelgroepenvervoer Limburg, versie 3 september 2015 –

1. Context

Het vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) is in Limburg voorheen door de provincie gelijktijdig met het OV aanbesteed. De provincie heeft recent het OV opnieuw aanbesteed maar dan zonder het gemeentelijk Wmo vervoer. De OV concessie gaat 11 december 2016 in. Dat betekent dat de gemeenten op die datum een alternatief moeten hebben voor het WMO vervoer (regiotaxi).

Gemeenten zijn naast het Wmo vervoer ook verantwoordelijk voor leerlingenvervoer, WSW vervoer, vervoer in het kader van de jeugdwet en dagbesteding vervoer (voorheen AWBZ vervoer). Deze vervoersvormen tezamen worden doelgroepenvervoer genoemd. Een deel hiervan kent vaste tijden (geregeld vervoer) zoals het leerlingenvervoer, WSW vervoer en dagbesteding. Een ander deel rijdt vraagafhankelijk, namelijk het Wmo vervoer.

Ten aanzien van de organisatie van de verschillende vervoersvormen is duidelijk dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor verreweg het grootste deel van het doelgroepenvervoer. Een klein deel van het regiotaxi vervoer (voor de vrije reiziger) valt momenteel onder de verantwoordelijkheid van de provincie. Het in omvang beperkte WSW vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de werkinstellingen. Voor het dagbestedingsvervoer is naast het vervoer dat valt onder de regeling Wmo-bg ook sprake van vervoer van met name intramurale cliënten. Ook dit vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de instellingen.

Uit een overzicht van de verschillende vervoersvormen en de daarbij horende vervoerregelingen en kenmerken wordt duidelijk dat het Wmo-vervoer wat betreft het aantal gebruikers het grootst is. Het leerlingenvervoer is zover op dit moment duidelijk wat betreft kosten de meest omvangrijke regeling. Meer details zijn terug te vinden in bijlage 2.

De gemeenten zijn bezig om de toekomstige organisatie van het Wmo vervoer vorm te geven. Daarbij betrekken zij ook de andere vormen van doelgroepenvervoer. De kansen om het geheel efficiënter te organiseren zijn in beeld gebracht. Daartoe zijn meerdere samenwerkingsvormen en modellen beschouwd.

Dit document beschrijft de redeneerlijn ter ondersteuning van het maken van de keuze voor een organisatiemodel voor het doelgroepenvervoer. Voor een goed begrip van de gebruikte termen is een begrippenlijst opgenomen in bijlage 1.

2. Ontwikkelperspectieven, ambities en uitgangspunten

De gemeenten werken sinds medio 2013 aan de toekomst van het doelgroepenvervoer. Daarin is gekeken naar een aantal belangrijke ontwikkelingen voor gemeenten met name ingegeven door de decentralisaties en daarmee gepaard gaande financiële opgave:

- Meer aandacht voor zelfredzaamheid (fiets, lopen, toegankelijk OV) en bijdrage vanuit de samenleving (vrijwilligersvervoer, nabuurschap). Beide onder de noemer: kanteling.
- Voor maatwerk richting de klant is verdere integratie tussen vervoersvormen noodzakelijk.

- Meer oog voor kansen en belang van verdere integratie doelgroepenvervoer en OV.
- De gevolgen van ontwikkelingen zijn nog ongewis: dit vraagt om flexibiliteit.

Dit heeft geresulteerd in twee vastgestelde ontwikkelperspectieven: voor Noord- en Midden Limburg en voor de regio Zuid-Limburg. De rode draad in deze ontwikkelperspectieven bestaat uit twee ambities:

- Minder doelgroepenvervoer door kanteling.

Een mogelijkheid is het anders omgaan met de locatiekeuze van zorg en onderwijs door activiteiten slimmer te organiseren en waar mogelijk cliënten gebruik laten maken van activiteiten dichterbij hun eigen omgeving ofwel vervoer voorkomen. Een andere vorm is een groter beroep doen op de zelfredzaamheid van mensen rondom mobiliteit, bijvoorbeeld door (meer) gebruik te maken van de fiets, OV of eigen (aangepast) vervoer en door in eerste instantie de sociale omgeving te benutten. Collectieve en individuele vervoervoorzieningen hebben hierbij een vangnetfunctie, wanneer de eerste twee stappen geen uitkomst bieden.

- Efficiënter doelgroepenvervoer.

Dit is gericht op het bij elkaar brengen van de plannings van verschillende vervoersystemen en/of het meer volgtijdelijk combineren van vervoervormen. In de gewenste situatie worden verschillende vervoervormen zoals Wsw vervoer, leerlingenvervoer en WMO-dagbestedingsvervoer in tijd achter elkaar uitgevoerd, waardoor minder voertuigcapaciteit nodig is. De toepassing hiervan leidt tot minder vervoerbewegingen.



Om te sturen op de best passende vervoeroplossing voor de klant (kanteling) en een hogere efficiency in de uitvoering is in beide ontwikkelperspectieven in meer en mindere mate voorgesorteerd op een model met daarin scheiding tussen regie op de vervoersvormen en de uitvoering. In de huidige situatie is dit in zeer beperkte mate het geval, waardoor slimme combinaties tussen vervoersvormen niet of nauwelijks mogelijk zijn.

Om optimaal invulling te geven aan de ambities en de invulling van een organisatiemodel voor het vervoer hebben gemeenten de volgende gezamenlijke uitgangspunten gedefinieerd:

- **Flexibiliteit:** de precieze gevolgen van de ontwikkelingen zijn nog onzeker en vragen daarom om flexibiliteit in de organisatie van vervoer. Dit geldt voor het OV en het doelgroepenvervoer; er is daarom behoefte aan 'mee-ademende' contracten.
- **Bijdrage aan kanteling en substitutie naar OV:** de zelfredzaamheid van mensen bevorderen, door hen (meer) te sturen richting OV, gebruik van fiets of eigen vervoer en benutting van de

sociale omgeving. Ook sturing op gebruik van activiteiten dichterbij de eigen woonomgeving ofwel vervoer voorkomen.

- Beheersing kosten en kwaliteit tijdens contractperiode: optimaal grip op de kosten en uitvoeringskwaliteit voor gemeenten en mogelijkheden tot aanscherping.
- Mogelijkheid voor inbrengen vervoeroplossingen vanuit kleinschalige particuliere/maatschappelijke initiatieven.
- Kansen voor MKB: ook kleine ondernemers moeten de mogelijkheid hebben om zelfstandig ritten aan te nemen en uit te voeren.
- Een verdere integratie tussen OV en doelgroepenvervoer. Dit vraagt om goede afstemming tussen gemeenten en de provincie.
- Duurzaamheid: bijdrage aan duurzame mobiliteit door middel van een efficiëntere inzet van voertuigen zijn er minder voertuigbewegingen nodig.
- Sturing: mogelijkheden om in het organisatiemodel bestuurlijk invloed uit te kunnen oefenen

De mogelijke organisatiemodellen verschillen in de mate waarin ze invulling geven aan deze uitgangspunten.

Tenslotte zijn er uitgangspunten waarop de organisatiemodellen niet verschillen:

- De huidige bevoegdheden en verantwoordelijkheden van gemeenten in het doelgroepenvervoer niet veranderen. Gemeenten blijven verantwoordelijk voor hun eigen indicatiestelling en blijven daarin ook beleidsvrijheid houden.
- Gemeenten bekijken voor iedere klant en vervoersvraag welke vervoeroplossing het beste passend is (maatwerk).
- Gemeenten streven naar een verdere integratie tussen verschillende vormen en –regelingen in het doelgroepenvervoer waar mogelijk.

3. Toelichting organisatiemodellen vervoer

De hoofdkeuze die voorligt betreft het kiezen van een voorkeursmodel voor de organisatie van het vervoer. In de toelichting wordt voor alle modellen uitgegaan van het combineren van alle vormen van doelgroepenvervoer om ze onderling te kunnen vergelijken. Daar waar relevant wordt in de beschrijving onderscheid gemaakt tussen het geregeld vervoer (leerlingen, dagbesteding, WSW) en het vraagafhankelijk vervoer (Wmo).

In de organisatiemodellen wordt gekeken naar de volgende onderdelen in het vervoerproces: ritaanname, planning en uitvoering. Er zijn grofweg drie organisatiemodellen mogelijk, voor ieder van de modellen geldt dat de gemeente altijd een opdrachtgeversrol heeft. Daarnaast kunnen de modellen privaat, publiek of in een mengvorm worden uitgewerkt.

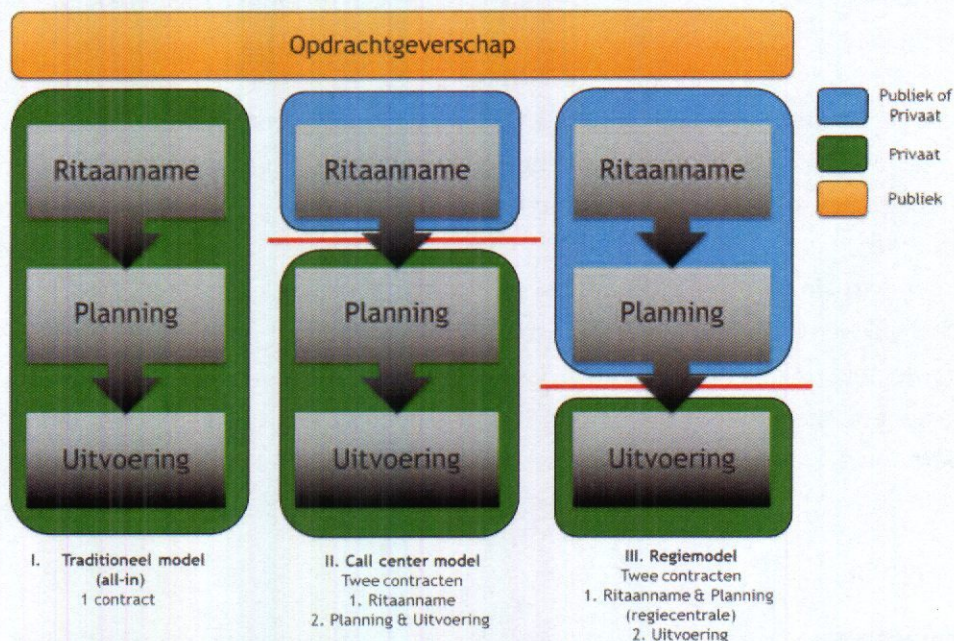
Onderstaand volgt eerst een toelichting op het huidige model en de drie alternatieve organisatiemodellen, daarna worden de modellen gekoppeld aan bovenstaande ambities en uitgangspunten om vervolgens een afweging te maken.

Huidige model

In het huidige model worden verschillende vervoervormen (Wmo, leerlingen, dagbesteding, WSW) door een opdrachtgever niet geclusterd. Wel is soms sprake van een geografische clustering binnen één opdracht, zoals bij het Wmo-vervoer dat voor de gehele provincie is georganiseerd in twee percelen. In Zuid-Limburg is daarnaast voor het leerlingenvervoer een maatwerkperceel met daarin afspraken over gezamenlijke inzet van voertuigen van verschillende vervoerders. In beide gevallen is sprake van vervoerders die zelf de ritaanname, planning en uitvoering verzorgen.

De markt zorgt soms – waar mogelijk – voor het combineren van vervoer door verschillende vervoervormen vanuit één centrale aan te sturen met één wagenpark. De mogelijkheden hiertoe zijn beperkt omdat vervoeropdrachten los van elkaar in de markt worden gezet en de looptijden van contracten en verlengingen niet / beperkt op elkaar zijn afgestemd. Een vervoerder die een contract voor doelgroep A heeft kan daardoor bij een aanbesteding van doelgroep B eventueel realiseerbare efficiency niet volledig doorberekenen. Hier zit tegelijkertijd ook een groot risico want wanneer een contract wegvalt kan dat een probleem gaan vormen voor de uitvoering van het contract wat nog wel doorloopt.

Hieronder wordt ingegaan op drie modellen om de regie over vervoervormen te bundelen:



Bij alle modellen hoort ook een belangrijke taak die professioneel beheer heet ofwel controleren of de vervoerder uitvoert wat contractueel is afgesproken (contractbeheer / contractmanagement). Dit is een taak van de opdrachtgever(s) die ze zelf kunnen uitvoeren of door een private partij kunnen laten doen, zoals nu het geval is voor het Wmo vervoer van een deel van de gemeenten.

I. Clustering vervoer via traditioneel model (all-in)

In dit model wordt – als variant op het huidige model - vervoer geclusterd en voor alle gemeenten gelijktijdig aanbesteed in één contract. Waar mogelijk kan dit contract door een logische

perceelindeling worden opgeknipt, zolang dat niet ten koste gaat van de combinatiemogelijkheden. Verschillende opdrachtgevers en contracten worden hierdoor vanuit hun eigen domein georganiseerd en aanbesteed. De opdrachtnemer, veelal een (grote) vervoerder, biedt in dit model reizigersinformatie, doet de ritaanname en het plannen en uitzetten van ritten bij de chauffeurs (planning en uitvoering). Daarnaast richt de vervoerder zich op het optimaliseren van combinatiemogelijkheden in de vervoerstromen.

De mogelijkheden voor clustering van vervoer in één contract hangen af van de doorlooptijden van de huidige contracten. Voor het Wmo vervoer geldt dat het voor de gehele provincie gelijktijdig kan, maar voor het leerlingenvervoer is dat niet het geval.

Voordelen:

- Een traditioneel model is een bekende contractvorm (veel ervaring mee opgedaan)
- De aanbestedingsperiode is relatief kort en het is een relatief eenvoudige samenwerkingsvorm

Nadelen:

- Ingroei van ander vervoer op een later tijdstip (bijvoorbeeld dagbesteding of leerlingenvervoer) is (contractueel) lastig in dit model. De keuze voor welke vervoersvormen worden opgenomen wordt eenmalig gemaakt.
- Het profijt en de risico's in de efficiency in de uitvoering liggen bij de vervoerder. Wensen vanuit gemeenten voor aanscherpingen/bijsturing brengen meerkosten met zich mee.
- Het traditionele model sluit voor wat betreft de vervoerder niet aan bij de gedachte van de kanteling. De verwijzing naar bijvoorbeeld het OV is beperkt en niet onafhankelijk (de vervoerder heeft een belang bij meer doelgroepenvervoer). Daarmee hebben gemeenten dus een partij in de keten die niet mee werkt aan haar kantelingsbeleid.
- Slechts enkele partijen zullen in staat zijn om het contract uit te voeren. Kleinere ondernemers zullen zich als onderaannemer moeten schikken naar de hoofdaannemers.
- Ook dient de clustering op basis van de Aanbestedingswet zorgvuldig te worden onderbouwd, aangezien de kansen voor het MKB in dit model beperkt zijn.

II. Call center model

Het tweede model gaat uit van het in kleine percelen organiseren van vervoer, waarbij het verstrekken van reizigersinformatie en de ritaanname voor alle percelen op één punt (via een apart contract) plaatsvindt. Deze taken worden in dit model ondergebracht bij een publiek of privaat callcenter, die de ritten vervolgens uitzet richting een of meerdere vervoerders. De planning van de ontvangen ritten en de uitvoering ervan is een taak van de vervoerders.

Voordelen:

- De ritaanname gebeurt onafhankelijk en verwijzing naar het OV is gewaarborgd.

- Dit model is klantvriendelijker dan het traditionele model in de huidige situatie omdat er één loket ontstaat voor rit- en klachtenaannee. Kleine ondernemers worden bovendien eerder in staat gesteld om zelfstandig deel te nemen.

Nadelen:

- De percelen moeten ergens afgebakend worden, waardoor inefficiency blijft bestaan in het plannen van het vervoer. Daarbij is een optimale perceelindeling voor het vraagafhankelijk vervoer (Wmo) anders dan voor vaste vervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding, WSW vervoer).
- Het profijt en de risico's in de efficiency in de uitvoering van het vervoer liggen op perceelniveau bij de vervoerder.
- Ook al kan het vervoer opgeknipt worden in percelen, met combinaties van verschillende vervoersvormen zullen de percelen al snel een flinke omvang krijgen.
- Ingroei van ander vervoer op een later tijdstip (bijvoorbeeld dagbesteding, leerlingenvervoer) is (contractueel) in dit model lastig.
- De bundelingsmogelijkheden zijn beperkt, door het gebrek aan inzicht in en grip op de planning van het vervoer. Dit model leent zich daarom vooral voor vraagafhankelijk vervoer (Wmo) maar niet voor vast vervoer (Wmo, WSW en dagbesteding).

III. Regiemodel

In het derde model wordt zowel de reizigersinformatie / ritaanname als de planning ondergebracht in een regie-organisatie, die los van de vervoerders wordt gecontracteerd. Het organisatiemodel biedt de mogelijkheid om een efficiencyslag te maken in de exploitatie van het doelgroepenvervoer, doordat meerdere vervoersvormen op één centraal punt worden gepland. De operationele regievoerder (regiecentrale) fungeert daarbij onafhankelijk van de vervoerders, waarmee er geen belang is bij een (te) hoog vervoervolume maar juist een prikkel ontstaat om het vervoersaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vervoervraag. De operationele regiefunctie omvat het uitzetten van ritten bij een variabel aantal gecontracteerde vervoerders, die zelf niet meer plannen maar slechts leverancier zijn van auto en chauffeur. Vervoerders beperken zich in dit model dus tot het rijden van ritten. Hierdoor kan ook eenvoudig de ruimte geboden worden om zelfstandig deel te nemen aan kleinere ondernemers.

Voordelen:

- Door de grote mate van flexibiliteit gedurende de uitvoering kan de regie-organisatie een belangrijke rol spelen bij het doorvoeren van de kanteling; de centrale zal op basis van het beleidsregime per ritaanvraag toetsen of dezelfde rit ook met het reguliere OV gemaakt kan worden.
- Voor reizigers ontstaat één loket waar zij terecht kunnen voor informatie en reserveringen van ritten.
- Omdat alle kennis van het vervoer op één punt komt te liggen, kan de regie-organisatie uitgroeien tot een mobiliteitspartner die ontwikkelingen binnen zowel het vervoer als activiteiten kan initiëren en begeleiden.

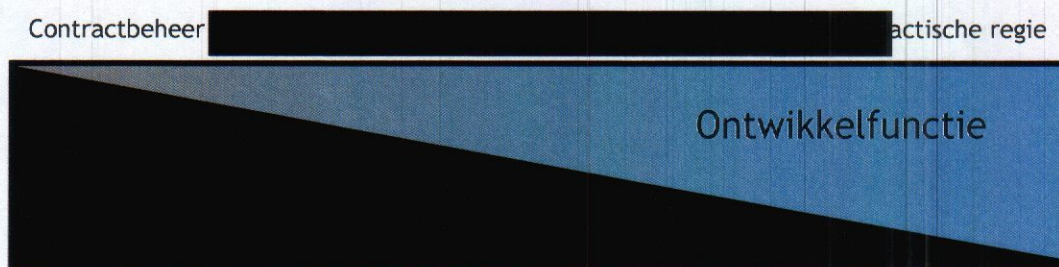
- Ook andere vormen van vervoer (kleinschalig OV, vrijwillig vervoer, zittend ziekenvervoer, Valys) kunnen worden ondersteund en aangestuurd.
- De regie-organisatie kan uitgroeien tot een mobiliteitspartner als spin in het web van het vervoeraanbod. Dit versterkt de integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.

Nadelen:

- De complexiteit van de contractering neemt toe omdat de opdrachtgever separaat contracten met de regiecentrale en vervoerders afsluit.
- Op korte termijn is er mogelijk sprake van een deel inefficiency door inkoop op beschikbaarheid, naar mate het volume dat gepland wordt door de centrale toeneemt door ingroei van vervoer verdwijnt dit.
- De huidige marktordening verandert door scheiding van regie en uitvoering. Omdat de effecten hiervan op voorhand niet volledig in te schatten zijn, zal de aanbestedingsstrategie een zekere mate van flexibiliteit moeten bieden.

Regiemodel: van contractbeheer naar tactische regie

Boven het niveau van de operationele aspecten (ritaanninge, planning en uitvoering) hoort een belangrijke taak die professioneel beheer heet ofwel controleren of de vervoerder uitvoert wat contractueel is afgesproken. Deze taak hoort bij alle drie beschreven modellen en wordt door de opdrachtgever(s) uitgevoerd. Omdat het derde model (regiecentrale) en in minder mate het tweede model (call center) de voorwaarden bieden om optimale grip te hebben op de volledige vervoersvraag en de planning, zijn de mogelijkheden aanwezig om naast professioneel beheer ook actief gedurende het contract op zoek te gaan naar slimmere organisatie en daarin actief te sturen. Deze taak is gedefinieerd als tactische regie.



De tactische regie houdt zich bezig met beleidsadvies en signalering ten aanzien van indicatiestelling, productformules per reizigersgroep, tarieven en het financiële- en kwaliteitsmanagement. Dit zijn allen taken van de opdrachtgever(s). Hieronder valt ook de ontwikkelingsfunctie, waarbij wordt gezocht naar de afstemming met het OV maar bijvoorbeeld ook het bekijken van mogelijkheden voor slim aanpassen van begin- en eindtijden van scholen en dagbesteding. Zo wordt gezocht naar afstemming tussen verschillende vervoersvormen en de wijze waarop vervoerstromen slim aan elkaar gekoppeld kunnen worden. In het derde model (regiecentrale) fungeert de regiecentrale die de ritten aanneemt en plant als adviespartner voor de opdrachtgever(s).

Vragen die in het regiemodel kunnen worden beantwoord:

- Wat zijn de effecten van prijsdifferentiatie (eigen bijdrage) in het Wmo?
- Wat zijn de effecten op kwaliteit en kosten als de eis dat dezelfde chauffeur een leerling moet ophalen wordt losgelaten?
- Is het zinvol om zwem en gymvervoer toe te voegen aan het regiemodel?
- Wat zijn de effecten als gevarieerd wordt in het aantal opstapplaatsen?
- Wat zijn de effecten op kwaliteit en kosten als de maximale omrijtijd wordt aangescherpt of als de vooraanmeldtijd wordt versoepeld?

4. Afwegingskader organisatie- en contracteringsmodellen

De verschillende modellen zijn verder verkend en kwalitatief gescoord ten opzichte van elkaar. Daarbij is ook de huidige situatie vertaald in een 0-scenario, waarbij alleen het Wmo vervoer is opgenomen in een all-in contract met twee percelen (conform het huidige regiotaxi model). De organisatie van het leerlingenvervoer, dagbesteding en Wsw vervoer is in het 0-scenario ook op basis van de huidige all-in contracten van de verschillende gemeenten.

Er is een afwegingskader opgesteld met als criteria de eerder genoemde uitgangspunten. In het afwegingskader is per criterium een score weergegeven. Hiermee wordt inzicht geboden in de voor- en nadelen van de verschillende organisatiemodellen. In het afwegingskader zijn alleen criteria opgenomen waarop de modellen verschillen.

Afwegingskader organisatie- en contracteringsmodellen doelgroepenvervoer

Criteriaum	0-scenario traditioneel regiotaxi	Traditioneel All-in	Call center model	Regiemodel
1 Flexibiliteit in de organisatie van het vervoer ('mee-ademende contracten')	0	0	0	++
2 Ontwikkelkansen voor bijdrage aan kanteling en substitutie OV	0	0	+	++
3 Kans op beheersing kosten vervoer en kwaliteit tijdens contract	0	0	+	++
4 Mogelijkheid inbrengen alternatieve vervoeroplossingen	0	0	+	++
5 Kansen voor (lokale) MKB	0	0	+	++
6 Bijdrage aan duurzame mobiliteit door efficiëntere inzet van voertuigen	0	++	0	++
7 Ontwikkelkansen verdere integratie tussen OV en doelgroepenvervoer	0	0	+	++
8 Mogelijkheden bestuurlijke invloed gedurende de contractperiode	0	0	+	++

Legenda: 0 = goed; + = beter; ++ = best

1: Flexibiliteit in de organisatie van het vervoer

Het regiemodel brengt door haar scheiding tussen planning en uitvoering een fundamenteel andere contractering met zich mee. De vervoerders in dit model hebben geen invloed meer op de (in)efficiëntie, want deze is in handen van de operationele regisseur. De operationele regisseur heeft geen belang meer bij vervoersvolume en wordt daarmee een 'partner' voor de opdrachtgever in het bereiken van haar doelen. In de andere modellen dient een aanbesteding plaats te vinden waarbij vooraf klip en klaar moet zijn welke eisen worden gesteld aan het vervoer voor de klant op straat, immers inschrijvers moeten op basis hiervan hun efficiëntiegraad schatten en daar hun kostencalculatie op ramen. Bij het regiemodel is de productformule naar de klant bij de aanbesteding van het vervoer niet of nauwelijks relevant, omdat dit juist een ontwikkelpad wordt wat ook gaandeweg het contract kan gaan fluctueren. Daarmee biedt dit model een goede flexibiliteit om mee te kunnen ademen met de ontwikkelingen in het doelgroepenvervoer en de keuzes die gemeenten daarin nog gaan maken. Dit geldt zowel voor volume als voor ingroei van nieuwe vervoervormen als voor aanpassingen in het vervoerproduct. De ontwikkelfunctie is in het regiemodel dynamisch, terwijl dit in de andere scenario's meer statisch is ingebakken in de aanbesteding.

2: Ontwikkelkansen voor bijdrage aan kanteling

Actief sturen op een beweging vanuit het taxivervoer naar het openbaar vervoer of alternatieven zal het beste plaatsvinden door een partij die geen belangen heeft bij de omvang van dat taxivervoer. Het call center model en het regiemodel bieden daar de beste mogelijkheden voor. Het callcenter kan in haar positie belangeloos adviseren/verwijzen richting OV, ook kan zij fungeren als informatiepunt over alternatieve vormen van mobiliteit. Het regie-model biedt daarin nog iets meer mogelijkheden om hierin actief ook te kijken naar inzet en een rol in planning en regie op alternatieve vormen van vervoer (bijvoorbeeld vrijwilligersvervoer). Daarnaast biedt het regiemodel inzicht in vervoersdata op voertuiginzet waardoor zij ook meer kan fungeren als 'rekencentrum' voor de opdrachtgever in het verkennen van kantelingsbeleidsopties. Het huidige model en het all-in model kennen beide een hoofdaannemer die gedurende haar contract niet actief zal sturen op volumedaling of substitutie. Natuurlijk kan dit in het aanbestedingsproces meegenomen worden in gunningmodellen en prestatiestimuli, maar het zal daarmee lastig verankerd kunnen worden in haar gedragingen tijdens de uitvoering van het contract.

3: Kans op beheersing kosten vervoer en kwaliteit tijdens contract

Aansluitend op het voorgaande criterium zit allereerst door haar invloed op de kanteling in het callcenter model en het regiemodel een betere kans op beheersing van de kosten dan het huidige model en het all-in model. Daarnaast biedt het regiemodel veel meer ruimte om tijdens het contract ook te variëren met de productformule naar de klanten zonder dat dit direct leidt tot discussies met de inschrijvers. De productformule is in dit model grotendeels losgekoppeld van de contractering en vergoedingsystematiek van de vervoerder(s) waardoor de opdrachtgever ook het profijt naar zich toe

kan halen van efficiëntiemaatregelen, maar anderzijds ook bewust gedurende het contract kan kiezen voor wijzigingen die juist de kwaliteit naar de klant ten goede kan komen. Het profijt en de 'pijn' zit in de traditionele modellen alsook in het callcenter model bij de vervoerder wanneer ontwikkelingen of maatregelen worden getroffen ten gunste of ten nadele van de efficiëntie. In het regiemodel trekt de opdrachtgever dit meer naar zich toe waarmee het ook meer sturingsmogelijkheden krijgt om het vervoerproduct binnen haar budget te houden gedurende het contract. In haar dialoog met klanten ontstaat daarmee ook een transparantere situatie om keuzes ten aanzien van kwaliteit en comfort van het vervoerproduct te kunnen afwegen ten opzichte van de kosten.

4: Mogelijkheden inbrengen alternatieve vervoeroplossingen

Alternatieve vervoeroplossingen kunnen enerzijds aanpassingen zijn in de productformule van de bestaande vervoervormen, maar ook vormen waarbij delen van het doelgroepenvervoer via bijvoorbeeld vrijwilligersvervoer plaatsvinden. Deze flexibiliteit is gedurende het contract het beste te realiseren in het callcenter en regiemodel. Omdat in het regiemodel ook de planning bij de regisseur zit kan deze hier een veel actievere rol in spelen om dit in goede banen te leiden. In het callcenter model zijn de vervoerders in percelen gecontracteerd op basis van een vooraf gedefinieerde productformule wat met zich mee brengt dat dergelijke ingroei of doorontwikkelingen al snel kan leiden tot contractuele discussies.

5: Kansen voor (lokale) MKB

Het toepassen van de traditionele contracteringsmodellen op dergelijke omvangrijke contracten leiden al snel tot aanbestedingen waarin alleen de grote marktpartijen kunnen deelnemen. Natuurlijk kan hierin gewerkt worden met kleinere percelen, maar dit zou het bundelingprincipe al snel aantasten. De kleinere MKB bedrijven zullen in die modellen enkel een rol als onderaannemer kunnen spelen. In het callcenter model zijn vanwege de scheiding van callcentertaak de kansen wat beter voor deze partijen, maar nog steeds vergt dit dat partijen zullen moeten beschikken over planningsvaardigheden en tools. In het regiemodel liggen de kansen voor de kleinere (lokale) MKB bedrijven in de uitvoering van het vervoer. Zij hoeven hier enkel voertuig en chauffeur te leveren. De inrichting van de aanbesteding van het vervoer biedt opdrachtgevers bovendien goede mogelijkheden om dit klein te houden en daarmee bereikbaar voor het (lokale) MKB. Daarnaast vergt de aanbesteding van dit vervoer geen grote ervaring met aanbestedingen, zodat zij zonder hoofdaannemer hier zelf aan deel kunnen nemen.

6: Bijdrage aan duurzame mobiliteit door efficiëntere inzet van voertuigen

In die modellen waarin maximaal ingezet kan worden op de efficiëntie in het vervoer vertaald dit zich natuurlijk ook naar een beperking van voertuigkilometers en daarmee uitstoot. Op dit criterium scoren het traditionele all-in model en het regiemodel vrijwel gelijk. Duurzame mobiliteit is een breed begrip en hangt bijvoorbeeld ook samen met de inzet van duurzame voertuigen. Beide

modellen bieden hier mogelijkheden om in de aanbesteding slim mee om te gaan. Het regiemodel biedt daarnaast nog wat flexibiliteit om ook gedurende het contract te experimenteren met duurzame voertuigen vanuit een constructie dat de voertuigen ter beschikking worden gesteld.

7: Ontwikkelkansen verdere integratie tussen OV en doelgroepenvervoer

Dit perspectief hangt nauw samen met criteria 1 en 2. Door de harde scheiding tussen planning en uitvoering in het regiemodel ontstaat een sterkere focus op de ontwikkelfunctie. Dit betekent daarmee dat ook meer mogelijkheden kunnen ontstaan in de dialoog met de concessiehouder van het OV. Het inzicht in vervoerpatronen en cliënten kan mogelijk zichtbaar maken op welke plaatsen en tijden een dienstregelinggebonden OV-product wenselijk kan zijn. Daarnaast kan het doelgroepenvervoer in de haarvaten een OV-functie in stand houden in combinatie met haar functie doelgroepenvervoer.

8: Mogelijkheden bestuurlijke invloed gedurende de contractperiode

In de traditionele contracteringsmodellen dient de bestuurlijke invloed zich vooral te laten gelden bij de inrichting van de aanbesteding en formulering van het vervoerproduct. Als eenmaal het contract gesloten is wordt de bestuurlijke invloed beperkt tot de kaders van het contract. Sturen op kosten en kwaliteit ligt dan veelal in indicatiestelling en contractbeheer. In het callcenter model is dit al iets ruimer om het callcenter sterker te laten inzetten op haar informatiefunctie over mobiliteitsmogelijkheden en een actieve verwijzing naar OV (met name binnen het vraagafhankelijke vervoer). In het regiemodel zijn de sturingsmogelijkheden juist ook gedurende het contract met regie en vervoerders ruimer. Bestuurders hebben zo niet alleen bij de voorbereiding van de aanbesteding, maar juist ook gedurende het contract veel meer mogelijkheden om hun invloed aan te wenden om de kwaliteit en/of de kosten te beïnvloeden. Dit vergt vanzelfsprekend wel een uitgebalanceerde samenwerking tussen gemeenten om hierin effectief te handelen.

Daarnaast zijn in de toelichting van de modellen ook een aantal nadelen aan de orde gekomen die nog niet in de criteria zijn genoemd. Deze worden hier beschreven en gescoord voor de verschillende modellen.

Aandachtspunten	0-scenario traditioneel regiotaxi	Traditioneel All-in	Call center model	Regiemodel
Complexiteit contractering	++	+	++	0
Impact op huidige marktordening	0	-	0	- / 0
In lijn met wet aanbesteding	0	-	+	++

Legenda: - = matig, 0 = neutraal, + = goed, ++ = zeer goed

Complexiteit contractering

De complexiteit van de contractering is het meest eenvoudig in het geval van het 0-scenario aangezien veel ervaring is met deze contracteringsvorm. Het all-in model en het call-center model zijn in de basis ook bekende contractvormen maar worden op het moment dat ze worden toegepast op verschillende vormen van vervoer groter en diverser en daarmee ook complexer. Bij het regie-model is de contractering in eerste instantie complexer. De regiecentrale zelf moet worden ingericht of worden aanbesteed, daarna kan de uitvoering van het vervoer pas worden aanbesteed. Voor beide geldt dat er in Nederland beperkte ervaring is opgedaan; in Zeeland werkt het model goed en in Flevoland is recent een private regiecentrale aanbesteed. Deze ervaringen geven vertrouwen.

Impact op huidige marktordening

Ten aanzien van de marktordening is het goed te beseffen dat het regie-model invloed heeft op het huidige business model van vervoerders. De planning van het vervoer wordt niet meer door hen gedaan. Met het regie-model en het loskoppelen van regie en uitvoering verandert dit business model waardoor de impact op de markt en de ordening het grootst is. Voor het traditioneel all-in model geldt dat door de grootte van het contract de marktordening wordt beïnvloed: alleen de grootste vervoerders komen ervoor in aanmerking.

In lijn met wet aanbesteding

Het scenario met een traditioneel all-in contract voor al het vervoer zorgt voor een zeer groot contract waarin kleine vervoerders weinig kansen hebben. Het is hierdoor twijfelachtig of deze contractering toegestaan is vanuit de huidige aanbestedingswetgeving. Het regie-model biedt de mogelijkheid om veel verschillende vervoerders (groot en klein) te contracteren en past daarmee het beste in de filosofie van de huidige aanbestedingswetgeving.

Gelet op de reeds vastgestelde ontwikkelperspectieven, ambities en uitgangspunten scoort clustering van vervoer in een traditioneel all-in model het laagst. Het call center model scoort substantieel beter, met uitzondering van de bijdrage aan duurzaamheid. Het regiemodel tenslotte scoort op alle criteria het beste. Dit is daarom het voorkeursmodel uitgaande van het gezamenlijk organiseren van vervoersvormen in het doelgroepenvervoer. In bijlage 3 is het regiemodel verder uitgewerkt.

Het regiemodel kent een aantal aandachtspunten ten opzichte van de andere modellen. Deze hebben betrekking op het feit dat relatief weinig ervaring is opgedaan met deze organisatievorm.

5. Financiën

0-scenario

Het 0-scenario zoals hiervoor in het afwegingskader is meegenomen is ook op financiële aspecten uitgewerkt. Het betreft het scenario waarin de twee bestaande regiotaxi contracten op eenzelfde wijze opnieuw in de markt worden aanbesteed middels een traditioneel contract voor alleen het Wmo-vervoer. Om te bepalen welke effecten een nieuwe aanbesteding kan hebben op de kosten is gebruik gemaakt van benchmark cijfers vanuit recente aanbestedingen in andere regio's. Op basis van de prijzen in de regiotaxi contracten in Flevoland, de Gelderse regio's en de recent aanbestede contract in de regio's 's-Hertogenbosch en West-Brabant is een reëel te verwachten markttarief in een traditionele aanbesteding bepaald. Dit is een tarief exclusief de reizigersbijdrage en met toepassing van een instapzone.

In de onderstaande tabel is het te verwachten percentage van de huidige kosten gegeven wanneer het contract opnieuw wordt aanbesteed op basis van de benchmark.

Regio	% van huidige Wmo-vervoerkosten te verwachten o.b.v. benchmark
Noord- en Midden-Limburg	163%
Zuid-Limburg (Regio Omnibuzz plus Maastricht en Parkstad)	109%

Zichtbaar wordt dat met name de regio's Noord- en Midden-Limburg rekening moeten houden met een forse kostenstijging ten gevolg van hogere inschrijftarieven. In de volgende onderstaande tabel zijn de stijgingspercentages toegepast op de bestaande exploitatiekosten in 2014. Hiermee zijn vervolgens de mogelijk te verwachten kosten weergegeven in 2017 na de nieuwe aanbesteding. Hierbij is uitgegaan van een gelijkblijvend gebruik van het regiotaxivervoer en een indexering van 0%¹.

In een traditioneel contract hebben opdrachtgevende gemeenten alleen invloed op de instroom van personen in het systeem. Dit kan middels het indiceringsbeleid. Op basis van ervaringen is geschat dat het mogelijk is met een stringentere indicering en het geven van OV-advies bij ritboeking een reductie te realiseren van 15 tot 25% in het gebruik. Dit betekent echter een forse inspanning om dit te realiseren. Daaruit blijkt dat zelfs met een forse inspanning op het vlak van indicering het voor de regio's Noord- en Midden-Limburg lastig zal zijn om te voorkomen dat de kosten voor regiotaxi sterk gaan stijgen. Voor de regio Zuid-Limburg lijkt het wel realistisch met maatregelen de kosten niet boven het niveau van 2014 te laten stijgen.

Regio	Huidige exploitatiekosten 2014	Verwachte absolute kosten vanaf 2017 o.b.v. benchmark
Noord- en Midden-Limburg	€ 3.599.058	€ 5.866.500
Zuid-Limburg (Regio Omnibuzz plus Maastricht en Parkstad)	€ 11.269.715	€ 12.284.000
Totaal	€ 14.868.773	€ 18.150.500

In het huidige 0-scenario is uitgegaan van de bestaande omvang van het regiotaxivervoer. Echter vanaf 1-1-2015 zijn de gemeenten ook verantwoordelijk voor het voormalige AWBZ-vervoer (Wmo-

¹ Voor de indexering wordt gebruik gemaakt van de "NEA index". Het is de verwachting dat deze de komende twee jaar rond de 0% zal liggen net als afgelopen jaar.

bg). Dit is op dit moment afgekocht bij de instellingen. Het is echter een scenario dat dit vervoer ondergebracht wordt onder het regiotali vervoer. Dit zou betekenen dat het vervoer in omvang zal groeien en de kosten daarmee ook stijgen. Omdat op dit moment geen inzicht is in de omvang van het Wmo-bg vervoer kan de groei niet gekwantificeerd worden. Die groei in kosten zal niet evenredig zijn aangezien een groter volume ook meer combinatiemogelijkheden zal bieden. Belangrijk hierbij te realiseren is dat Wmo-bg voornamelijk structurele ritten betreffen die qua karakteristieken meer lijken op groepsvervoer en om die reden ook voordeliger ingekocht kunnen worden als groepsvervoer met een andere vergoedingsystematiek dan reizigerszoneprijzen (bijvoorbeeld per beladen voertuiguur). Dit is een belangrijk punt om rekening mee te houden bij de aanbesteding en de eisen die gesteld worden, bijvoorbeeld aan de voertuigkenmerken/typen.

Scheiding kosten operationele regie, vervoer en contractbeheer

De exploitatie van vervoersystemen (regiotaxi, leerlingenvervoer) in Nederland bevat nu in feite zowel de kosten van de uitvoering van het vervoer als de operationele regie. Kencijfers geven aan dat de verhouding bij het Wmo-vervoertussen uitvoering en regie circa 85:15. Voor het leerlingenvervoer geldt een verhouding uitvoering en regie van circa 96:4. In het regie-model worden deze taken gescheiden en daarmee dus ook zichtbaar als twee kostenposten. De totale kosten van het vervoersysteem wijzigen bij aanvang in principe niet en zijn gelijk in alle organisatie modellen.

Belangrijk om te benadrukken is dat het gaat om een nieuwe aanbesteding en het uiteindelijk dus de inschrijvers zijn die de prijs bepalen. Hier zit dus altijd een onzekerheid in die positief of negatief kan uitpakken. Dat zou echter ook het geval zijn bij een traditionele aanbesteding.

De kosten kunnen op basis van het huidige gebruik in deze verhouding uitgesplitst worden in uitvoeringskosten en operationele regiekosten. De hoogte van de regiekosten per gemeente hangen af van de regionale afspraken over de verdeling ervan, bijvoorbeeld op basis van aandeel in de totale vervoerkosten. In de onderstaande tabel is weergegeven hoe een inschatting van de kosten met onderscheid tussen regie en uitvoering gemaakt kan worden op basis van het huidige kostenniveau. Een verdere onderverdeling naar gemeenten is mogelijk. Ook de contractbeheerkosten zijn voor de volledigheid als kostenpost opgenomen. Het contractbeheer wordt in opdracht van de gemeenten momenteel door een combinatie van publieke en private partijen uitgevoerd. In het regiemodel zijn deze taken en bijhorende kosten mogelijk onderdeel van de regiecentrale.

		Totale kosten Wmo-vervoer Limburg 2014			Totale kosten leerlingenvervoer Limburg 2014			
		regie	vervoer	contractbeheer		regie	vervoer	contractbeheer
	% in expl.	15%	85%		% in expl.	4%	96%	
Gem A	X	€	€		X	€	€	€
Gem B	X	€	€		X	€	€	€
Totaal	100%	€ 2.230.316	€ 12.638.457	€	100%	€	€	€

Sturingsmogelijkheden

Door het invoeren van het regiemodel ontstaat de mogelijkheid om in de toekomst sterker te sturen op de vraag, nieuwe vormen van vervoer in te laten stromen en daarmee een hogere efficiëntie te bereiken. Juist hier liggen de besparingskansen in het regie-model.

In de onderstaande tabel zijn verschillende besparingsmogelijkheden op een rij gezet met daarbij een inschatting van het mogelijke effect. Kenmerkend voor de maatregelen die hieronder worden genoemd is dat nader bepaald moet worden in hoeverre gemeenten hierop willen sturen/al gestuurd hebben en dat de effecten op langere termijn pas zichtbaar worden. Daarom zijn de effecten ervan op voorhand niet exact te bepalen. Ook hangen maatregelen met elkaar samen en beïnvloeden elkaar. De ingeschatte percentages zijn daarom niet cumulatief toepasbaar.

Segment	Actie	Effect	Omvang voordeel op vervoerskosten
Beleid	Aanpassen indicatiestelling doelgroepenvervoer	Minder gebruik doelgroepenvervoer en meer gebruik voorliggende voorzieningen (openbaar vervoer).	15-25% besparing
Vervoer + regie	Samenvoegen leerlingenvervoer	Bundeling vervoer tussen gemeenten leidt tot minder voertuigen en efficiëntere routes	5% besparing
	Samenvoegen dagbestedingsvervoer instellingen	Bundeling van vervoer tussen instellingen leidt tot minder voertuigen en efficiëntere routes.	5-10% besparing op kosten dagbestedingsvervoer
	Bundeling dagbestedings- en leerlingenvervoer	Volgtijdelijk combineren van dagbestedings- en leerlingenvervoer leidt tot efficiënter vervoer.	0-5% besparing op kosten leerlingenvervoer en dagbestedingsvervoer
	Beïnvloeden vraag Wmo-vervoer	Afvlakken pieken in het vervoer en hogere combinatiegraad	0-5% besparing op kosten Wmo-vervoer
Organisatie	Samenwerking inkoop	Minder procedures	-
	Samenwerking beheer	Regiecentrale doet operationeel beheer. Tactische regie doet opdrachtgeverschap. Beter en professioneler beheer	Slagvaardiger, Kostenneutraal Langtermijnwinst
	Samenwerking beleid en uitvoering (1-loket)	Efficiëntere inzet + kwaliteit dienstverlening	-

Noot: De potentiële voordelen (besparingen) hebben alleen betrekking op de vervoerskosten. De FTE-kosten van het ambtelijk apparaat zijn buiten beschouwing gelaten.

De tabel laat zien dat het beleid van gemeenten relatief veel invloed heeft op de hoogte van de vervoerskosten. De potentiële besparingen door scheiding van regie en vervoer en door samenwerking tussen gemeenten op bijvoorbeeld inkoop en beheer liggen procentueel lager. Dit

benadrukt het belang van een (uniform) beleid voor toeleiding van klanten naar het OV door middel van een bindend OV advies.

Risico's en beheersbaarheid

De kosten voor het regiemodel maar ook andere modellen zijn op voorhand nooit exact in te schatten. Bij het opstellen van het bestek en de invulling kunnen risico's voor gemeenten worden beperkt. Bijvoorbeeld door:

- Het opnemen van een maximumbedrag voor de uitvoering van de taken van de regiecentrale.
- Het opnemen van een maximumbedrag per uur voor de uitvoering van het vervoer.
- Het organiseren van een risicosessie voor in de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure.
- De beheersbaarheid van kosten vereist een professionele opzet van het contractmanagement, zodat continue inzicht bestaat in kosten en kwaliteit.

6. Groeimodel

Bij de invoering van een regiemodel kunnen diverse veranderingen op één moment gaan optreden, zoals het samenvoegen van vervoervormen, één centraal aanspreekpunt, kanteling in vervoer. Het is aan te bevelen bij de start niet alle acties op één moment te implementeren.

Vanaf de start van het model kan het beste de focus eerst liggen op een goede vervoerskwaliteit die vanaf één punt wordt aangestuurd, conform het huidige kwaliteitsniveau. Op die manier merkt de reiziger nog weinig van de nieuwe situatie. Het ligt voor de hand te beginnen met het Wmo-vervoer voor alle gemeenten aangezien er per december 2016 geen contract meer is. Voor het leerlingenvervoer, het dagbestedingsvervoer en andere vervoersvormen bestaan meer contracten met verschillende looptijden in de regio's Noord, Midden en Zuid-Limburg. Deze vormen kunnen daarom niet direct worden toegevoegd aan het regiemodel, maar pas nadat de contracten zijn afgelopen en nieuwe aanbestedingen zijn doorlopen. Dat zijn aanbestedingen van vervoer dat past in het regiemodel, namelijk enkel afname van voertuigen en chauffeurs zonder de ritaanname en de planning. Daarmee wijken ze af van de huidige contracten.

De regiecentrale start eind 2016 met het regisseren van minimaal het Wmo-vervoer. Mogelijk dat leerlingenvervoer en vervoer naar dagbesteding voor een deel van de gemeenten/regio's ook vanaf het begin kan meedraaien. Naast het toevoegen van andere vervoersvormen, kan de regiecentrale gaandeweg ook meer gaan sturen op bijvoorbeeld:

- het aanpassen van de systeemkenmerken van het Wmo-vervoer
- het meer gaan sturen op alternatieve vervoermogelijkheden, zoals OV.
- het betrekken van vrijwilligersvervoer

Door deze getrapte aanpak is een geleidelijke overgang mogelijk en worden implementatieproblemen zo veel mogelijk voorkomen. Dit leidt er wel toe dat de geschetste effecten niet direct van de start van het regiemodel 'incasseerbaar' zijn.

Gelet op de noodzaak een alternatief te hebben voor de regiotaxi, moet het regiemodel eind 2016 met minimaal het Wmo-vervoer voor alle gemeenten starten.

Gezien de mogelijke financiële voordelen (volumevoordeel vertaald in gunstige prijs bij inkoop) en het realiseren van maximaal efficiencyvoordeel is de intentie om het leerlingenvervoer, het dagbestedingsvervoer en het vervoer in het kader van de sociale werkplaatsen later in te faseren in het regiemodel. De tijdstippen van ingroei hangen af van de looptijd van de huidige (traditionele all-in) contracten.

7. Afweging publiek of private partij voor operationele regie

Het ligt niet voor de hand dat gemeenten zelf de uitvoering van het vervoer op zich willen nemen, maar de taak van de operationele regie zou mogelijk wel een taak kunnen zijn die zij naar zich toe kunnen en willen halen. De afweging hierin laat zich niet eenvoudig bepalen door modelmatige benaderingen, maar kan wel weergegeven worden in een kwalitatief afwegingskader.

Er zijn feitelijk twee hoofdscenario's te onderscheiden:

1. Aanbesteding van dienst operationele regie bij marktpartij: in dit hoofdscenario ligt de organisatie- en resultaatverantwoordelijkheid bij een externe marktpartij. Hiervoor moet middels een aanbesteding de dienst uitgevraagd worden in de markt. De wijze /model waarop deze inkoop plaatsvindt kan echter sterk verschillen van een traditionele aanbesteding tot een publiek-private samenwerking.
2. Publieke resultaat- en organisatieverantwoordelijkheid voor de operationele regie: in dit hoofdscenario ligt de verantwoordelijkheid ten aanzien van het resultaat en de organisatie bij een publieke organisatie die mogelijk wel los kan staan van de gemeentelijke organisatie. Hierbij kunnen verschillende keuzes gemaakt worden ten aanzien van de wijze waarop organisatieonderdelen ingericht en ingekocht worden.

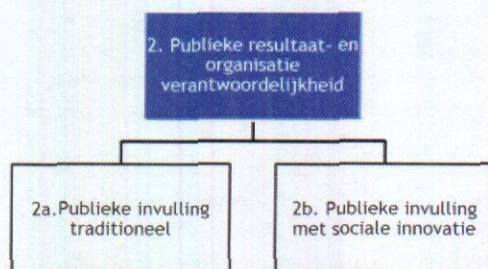
Binnen de hoofdscenario's zien we de volgende subscenario's:



- 1a. Privaat traditioneel: in dit scenario worden alle taken binnen de operationele regie middels een traditionele aanbesteding uitgevraagd en uitbesteed aan de markt. Voorbeeld is de aanbesteding van de mobiliteitscentrale in Flevoland.
- 1b. Best value procurement: een vorm van aanbesteding die door Rijkswaterstaat steeds meer toegepast wordt. Centraal staat los te laten en te vertrouwen in plaats van te controleren en beheersen. Daarnaast wordt de nadruk gelegd op het denken vanuit het

gezamenlijk belang (win-win). In deze vorm is er meer aandacht voor de kennis en innovatie beschikbaar vanuit de markt bij het bepalen van de gunning.

- 1c. Publiek private samenwerking: in dit scenario worden alle taken binnen de operationele regie in een samenwerking tussen overheid en een marktpartij ontwikkeld, geïmplementeerd uitgevoerd met als doel om zowel als overheid en als marktpartij te leren en om na afloop van bestaand contract de zekerheid te hebben dat de ontwikkelde software en kennis beschikbaar blijft. Hiervoor is een aanbesteding nodig en moet de rolverdeling in de samenwerking tussen markt en overheid en het resultaat/beoogde doel vooraf duidelijk zijn.



- 2a. Publiek traditioneel: in dit scenario worden alle taken binnen de operationele regie vorm gegeven en uitgevoerd binnen een publieke uitvoeringsorganisatie waarvoor alle benodigde diensten/kennis en middelen publiek wordt georganiseerd/ingekocht.
- 2b. Publiek met sociale innovatie: feitelijk worden de taken voor de regie-organisatie ook in dit scenario vorm gegeven en opgezet binnen een publieke entiteit. Hierbij wordt wel in nauwe samenwerking met private partijen samengewerkt in de vorm van co-creatie volgens principes van sociale innovatie om bestaande kennis en ervaring optimaal te benutten.

Het afwegingskader

Om een juiste afweging te kunnen maken tussen de twee hoofdscenario's en daarna ook tussen de subscenario's is het onderstaande afwegingskader opgesteld. Dit afwegingskader is gebaseerd op de uitgangspunten voor de organisatie voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer en daarnaast zijn criteria opgenomen die vaker door gemeenten worden gehanteerd bij afwegingen om diensten en producten binnen de eigen organisatie uit te voeren of te outsourcen/extern in te kopen. In het schema hieronder zijn de criteria weergegeven en toegelicht. Ook is een voorzet gegeven voor het belang van de criteria in de afweging van de scenario's.

	criterium	Toelichting	Belang	Privaat	Publiek
1	Binding met de gemeentelijke rol	Opvatting over de mate waarin uitbesteden wenselijk is of dat het gaat om onlosmakelijke kerntaken van een gemeente. Vinden we bijvoorbeeld dat de operationele regie op dit moment onderdeel is van de kerntaken van een gemeente en dat er maximale grip op moet zijn op de uitvoering hiervan?	Belangrijk	0	0

2	Kosten	Welke kosten zijn gemoeid met de wijze van inkoop/implementatie? Het gaat hierbij zowel om de kosten die gemaakt moeten worden om de dienst in te kopen of te implementeren als om de verwachte kosten voor de uitvoering van de operationele regie. Belangrijke vraag is dus: kan een marktpartij de diensten voor een lagere/hogere prijs aanbieden dan wanneer deze binnen een publieke organisatie vormgegeven worden?	Belangrijk	+	0/-2 (met voetnoot)
3	Afbreukrisico	In welke mate is er sprake van een afbreukrisico bij de wijze van inkoop en/of implementatie? Het regiemodel is een relatief nieuwe organisatievorm in Nederland waar nog weinig ervaring mee is. Dit geeft risico op dat zaken niet lopen zoals gewenst en/of voorzien. Belangrijke vraag is hier: geeft het aanbesteden van de dienst in de markt een groter/kleiner afbreukrisico dan wanneer de organisatie vanuit een publieke uitvoeringsorganisatie moet worden opgebouwd?	Belangrijk	0	0
4	Continuïteit	Is er de garantie dat na afloop van een contract de opbouwde en ontwikkelde kennis, ervaring en de software behouden blijft? Belangrijke vraag hierbij is: biedt publieke resultaat- en organisatieverantwoordelijkheid daadwerkelijk meer continuïteit en zijn er mogelijkheden om dit bij aanbesteding in de markt te waarborgen?	Belangrijk	0	+
5	Impact op de markt	Heeft de wijze van inkoop / implementatie een grote impact op de bestaande business van de marktpartijen en de arbeidssituatie van de medewerkers in de vervoerbranche en in welke mate biedt het nieuwe kansen voor marktpartijen vanuit de vervoerbranche maar mogelijk ook vanuit andere branches?	Gewenst	+	0
6	Mate van aanstuurbaarheid en controle	Heeft de opdrachtgever voldoende invloed op de activiteit (kwaliteit of kosten) in relatie tot het gewenste eindproduct? Het gaat hierbij dus om de mate waarin de regiogemeenten regie hebben over de kosten en kwaliteit van het vervoer maar ook over de mate waarin ze invloed hebben op de uitvoering van de operationele regietaken. Belangrijke vraag hierbij is: heeft de regio meer/minder sturingsmogelijkheden op het moment dat resultaat- en organisatieverantwoordelijkheid ligt bij een marktpartij?	Belangrijk	+	++
7	Waarborging van innovatie	De mate waarin de wijze van inkoop / implementatie continue innovatie waarborgt. Belangrijke vraag hierbij is: Is de innovatie beter gewaarborgd bij een marktpartij die de taken mogelijk ook op andere plekken kan uitvoeren en zijn er mogelijkheden om dit ook in een publieke organisatie te waarborgen?	Belangrijk	+	+
8	Waarborging van objectiviteit regievoerder	In welke mate is de objectiviteit van de regievoerder t.o.v. uitvoerders gewaarborgd? In het model is het namelijk van belang dat de operationele regievoerder geen belang heeft bij waar het vervoer terecht komt. Belangrijke vraag hierbij is: is de objectiviteit beter/makkelijker te waarborgen wanneer de resultaat- en organisatieverantwoordelijkheid bij een publieke organisatie ligt?	Belangrijk	0	++
9	Flexibiliteit in instroom additionele doelgroepen (bv. leerlingenvervoer)	In welke mate is het lastig/eenvoudig om middels een groeimodel additionele doelgroepen te laten instromen? In beide scenario's is het mogelijk om later andere vervoersvormen in te laten stromen. Omdat bij aanbesteding van de diensten vooraf nagedacht moet worden over de consequenties ervan voor de operationele regie is dit mogelijk lastiger te realiseren.	Belangrijk	0	+

² Het verschil kan groter kan worden als het bij publiek in een organisatie met gemeentelijke cao's wordt vormgegeven.

10	Lokale herkenbaarheid voor klant	In welke mate heeft de regievoerende partij een lokaal karakter en is als zodanig herkenbaar voor de klant? Met name voor de loketfunctie is dit van belang. Belangrijke vraag hierbij is: biedt het scenario waarin de resultaat- en organisatieverantwoordelijkheid werkelijk meer mogelijkheden om deze lokale herkenbaarheid te bieden en te waarborgen?	Gewenst	0	+
11	Gevolgen voor de klant	In welke mate is er sprake van veranderingen in de kwaliteit van de dienstverlening die de klant aangeboden krijgt.	Belangrijk	+	+

Legenda: - = matig, 0 = neutraal, + = goed, ++ = zeer goed

1: Binding met gemeentelijke rol

Belang

Het criterium is zwaarwegend omdat de overheid kritisch moeten zijn over de taken die ze wel of niet naar zichzelf trekt. Het is echter geen uitsluitend (knock-out) criterium. De gemeentelijke vervoercentrale in Zeeland laat zien dat ook een publieke organisatie deze taak kan uitvoeren.

Beoordeling: Privaat 0, Publiek 0

De taken ten aanzien van de operationele regie zijn in de basis uitvoerende werkzaamheden waarvoor specifieke kennis en ervaring nodig is. Daarnaast ligt de taak in de huidige situatie bij de markt. Middels tactische regie kun je als overheid sturen op de kwaliteit en kosten. Het is daarvoor voor gemeenten niet noodzakelijk de taken ten aanzien van de operationele regie naar zich toe te trekken. Om deze redenen lijkt een private aanbesteding waarbij de overheid niet verantwoordelijk is voor de organisatie en het resultaat, goed te passen in de taakverdeling tussen markt en overheid. Echter, een voorkeur op dit punt voor publiek of privaat wordt sterk bepaald door het lokale beleid van gemeenten en kan per gemeente verschillen. De uitvoeringstaken van vervoer, zoals leerlingenvervoer, Wmo-bg vervoer en Regiotaxi zijn namelijk wel een overheidstaak die is neergelegd bij de gemeenten. Er is een groot publiek belang met deze taken gemoeid. Vanuit dit perspectief ligt een publiekrechtelijke samenwerking ten aanzien van de operationele regie zeker voor de hand. Daarom is de beoordeling voor beide opties neutraal.

2: Kosten

Belang

Uiteraard vormen kosten altijd een relevant criterium als het gaat om het maken van keuzes. Deze zijn dus ook belangrijk in de afweging t.a.v. de inkoopstrategie voor de operationele regie.

Beoordeling: Privaat +, Publiek 0

Het voorbereiden van een aanbesteding kost geld voor inhuur van kennis en expertise en door inzet van ambtelijke capaciteit. Deze aanbesteding is ook terugkerend hoewel met een duurovereenkomst voor langere periode wel een langdurige relatie mogelijk is. Daarnaast wordt de dienst bij een aanbesteding integraal uitgevraagd aan de markt en zijn er voor de markt mogelijkheden om slimme en efficiënte oplossingen, samenwerking op te zoeken en investeringen terug te verdienen. Het opzetten van een (nieuwe) publieke uitvoeringsorganisatie inclusief de inkoop van verschillende

diensten en middelen is ook een intensief traject. Bij de inrichting van een publieke organisatie met losse inkoop van diensten en middelen is de verwachting dat de som van de kosten hoger zal zijn dan bij aanbesteding. De investeringen kunnen immers niet in andere regio's terugverdiend worden. De recente ervaringen vanuit de aanbesteding in Flevoland laten in ieder geval zien dat marktpartijen in staat zijn de diensten voor een scherpe prijs aan te bieden. Het verschil in beoordeling tussen publiek en privaat op kosten wordt mogelijk groter indien de gemeentelijke cao's voor de werknemers van de regiecentrale gaan gelden. De totale personeelskosten liggen dan naar verwachting hoger in vergelijking tot een variant met eigen arbeidsvoorwaarden. Een publiekrechtelijk samenwerkingsverband kent daarentegen financiële voordelen, omdat, onder strikte voorwaarden, bijdragen vrij van BTW kunnen worden doorgerekend. Voor een goede inrichting van een publiek samenwerkingsverband wordt een *fiscale analyse aangeraden*.

3: Afbreukrisico

Belang

Doelgroepenvervoer heeft betrekking op kwetsbare groepen en is daarmee direct kwetsbaar op het moment dat zaken niet goed lopen. De operationele regie heeft een zeer belangrijke taak in de uitvoering van het doelgroepenvervoer. Om die reden is het afbreukrisico een belangrijk criterium voor de afweging t.a.v. de inkoopstrategie.

Beoordeling Privaat 0, Publiek 0

In beide scenario's is sprake van afbreukrisico's. Het is echter moeilijk te bepalen welke risico's zwaarder wegen. Bij aanbesteding van de taak ligt het afbreukrisico met name bij de uitkomst ervan. Komt er een partij naar voren die begrip heeft voor de doelen van de opdrachtgever, voert deze *partij de taken naar wens uit en is deze partij werkelijk een partner die samen met de opdrachtgever werkt aan innovaties?* Uiteraard hangt dit risico sterk af van de wijze van inkoop maar omdat er nog geen ervaring is bij marktpartijen met de taakconfiguratie zoals voorzien voor de operationele regie, ligt hier een risico. Marktpartijen voeren in veel gevallen echter in de huidige situatie ook al een groot deel van het takenpakket uit en kunnen terugvallen op de organisatiestructuren en infrastructuur die er reeds is. Ten aanzien van de organisatie van taken en middelen binnen een uitvoerende overheidsorganisatie ligt het afbreukrisico in het feit dat de overheid zelf verantwoordelijk is voor het resultaat terwijl wel bij verschillende partijen kennis en middelen moet worden ingekocht. De risico's in de opbouw van de organisatie liggen dus bij gemeenten. Dit zorgt ook voor grotere bestuurlijke risico's. Er moet een volledig nieuwe organisatie opgezet worden waarbij alles nieuw is. Dit brengt een afbreukrisico met zich mee dat beheerst moet worden en vraagt om voldoende implementatietijd.

4: Continuïteit

Belang

De operationele regie gescheiden van uitvoering van vervoer is een nieuwe taak waarmee nog relatief weinig ervaring is opgedaan. In de eerste jaren zal daarom veel kennis en ervaring worden

opgebouwd en gaat de operationele regievoerder een centrale rol in het regionale doelgroepenvervoer vervullen. Continuïteit van deze kennis en ervaring is daarom belangrijk.

Beoordeling: Privaat 0, Publiek +

Voor de continuïteit ontstaat in het geval van een aanbesteding de situatie dat een contract afloopt en daarmee ook kennis en ervaring die bij de betreffende marktpartij is opgebouwd wegvloeit. In een aanbesteding kan dit effect zoveel mogelijk beperkt worden, bijvoorbeeld door bepalingen op te nemen ten aanzien van een zorgvuldige overdracht van data naar de mogelijk nieuwe partij. Ook kan met een duurovereenkomst voor langere periode een langdurige relatie met een partij worden opgebouwd waarmee feitelijk ook de continuïteit wordt gewaarborgd. Op het moment dat binnen een contract in een publiek-private samenwerking innovaties worden ontwikkeld is het ook van belang afspraken te maken over het behoud van deze innovaties na afloop van het contract. Er blijft echter altijd een risico dat kennis en ervaring wegvloeit met de afloop van een contract.

In het geval van een publieke uitvoeringsorganisatie is sprake van organisatie van de verschillende organisatieonderdelen. Omdat deze mogelijk belegd kunnen worden bij verschillende (markt)partijen met verschillende contracten zal nooit de situatie ontstaan dat de gehele dienst met daarin de opgebouwde kennis en ervaring wegvloeit. Om die reden biedt dit scenario ook zekerheid t.a.v. de continuïteit. Ook zit de overheid dicht op de uitvoering van de taken en ontstaat beter zicht op en kennis van het gemeentelijke doelgroepenvervoer en wordt daarmee een positieve leercurve doorlopen.

5: Impact op markt

Belang

De impact van de keuze voor een inkoopstrategie op de markt is een aspect dat een rol speelt voor de afweging. Dit is echter geen belangrijk criterium. Met de bewuste keuze voor het regie-model gaan we het doelgroepenvervoer in een nieuw organisatiemodel organiseren. Dit heeft gevolgen voor bestaande marktpartijen maar levert ook weer kansen op voor nieuwe marktpartijen.

Beoordeling Privaat +, Publiek 0

Het scenario waarbij de gehele dienst bij een marktpartij wordt belegd biedt de meeste kansen voor in ieder geval bestaande marktpartijen. Zij voeren in veel contracten nu ook al de regie uit (deze taak omvat ongeveer 15% van de totale omzet in een Wmo contract) en kunnen deze taak afzonderlijk aanbieden en ontwikkelen in een nieuw contract. Hierbij kunnen zij zelf strategische keuzes maken t.a.v. innovaties, software ontwikkeling en de inschrijving. Bij een nieuwe aanbesteding (ook bij een traditioneel model) is er nooit zekerheid voor de medewerkers omdat er altijd onzekerheid is over welke partij deze taken in een nieuw contract uit gaat voeren. In een scenario waarbij de operationele regietaken worden belegd bij een marktpartij is de situatie dus niet anders dan in het verleden.

In het geval van een publieke uitvoeringsorganisatie zijn de kansen voor bestaande marktpartijen minder. Er vloeit immers ongeveer 15% van de omzet weg naar andere partijen. Uiteraard moet nog

steeds ICT ingekocht worden en zal kennis en expertise ingekocht moeten worden. De kans is echter groot dat dit juist kansen biedt voor andere partijen dan bestaande vervoerders zoals software leveranciers en advies- en detachingsorganisaties. Dat heeft uiteraard ook consequenties voor de medewerkers die deze taken nu uitvoeren. Er liggen natuurlijk wel kansen voor medewerkers van andere partijen, bijvoorbeeld voor gemeentelijke medewerkers. Daarnaast moet hierbij ook worden gezien wat gemeenten zelf al in huis hebben; dit is van invloed op de mate waarin diensten dienen te worden aangeschaft.

6: Mate van aanstuurbaarheid en controle

Belang

Een belangrijk argument voor de regio om te kiezen voor het regie-model is de mogelijkheid om meer grip te krijgen op de kwaliteit en de kosten van het vervoer. Ook bij de afweging om de taken voor de operationele regie aan te besteden aan een private partij of deze onder te brengen in een publieke uitvoeringsorganisatie is dit criterium dus van belang.

Beoordeling Privaat +, Publiek ++

Inherent aan het regiemodel is dat de opdrachtgever beter kan sturen op kwaliteit en kosten van het vervoer. Deze taak ligt in de strategische en tactische regie en is niet afhankelijk van of de operationele regie middels een aanbesteding bij een marktpartij ligt of dat deze vanuit een publieke uitvoeringsorganisatie wordt uitgevoerd. Wel heeft de opdrachtgever meer invloed op de organisatie die de operationele regie uitvoert op het moment dat het een publieke organisatie is. Bijvoorbeeld op het moment dat deze organisatie niet optimaal functioneert kan het bestuur directer in de organisatie ingrijpen terwijl dit bij de private partij enkel mogelijk is via de contractuele afspraken en meer indirecte sturingsmogelijkheden. De bestuurlijke invloed wordt bij een publieke organisatie mede bepaald door de stemverhoudingen. Deze dienen goed te worden afgesproken.

7: Waarborging van innovatie

Belang

Belangrijk kenmerk van het regie-model is dat het kansen biedt om actiever invulling te geven aan de ontwikkelrol die je als opdrachtgever hebt. Juist hierin zijn de voordelen die het regie-model biedt te benutten. Dat vraagt ook om innovatie en doorontwikkeling bij de partij die de operationele regie uitvoert. Dit criterium is dus belangrijk.

Beoordeling Privaat +, Publiek +

Een marktpartij kan de opgebouwde kennis en ervaring ook weer op andere plekken inzetten bij aanbestedingen. Daarmee heeft deze partij een intrinsieke motivatie om te blijven ontwikkelen en innoveren, eventueel samen met de opdrachtgever en daarmee zijn business proces te verbeteren en zijn marktpositie te verstevigen. Bij een publieke organisatie zal innovatie meer budgetgestuurd zijn en alleen plaatsvinden wanneer de investering in de eigen regio terugverdiend kan worden /

lonend is. Wel kan een publieke organisatie beter innoveren gericht op maatschappelijke belangen als achterliggend doel. Daarnaast biedt ook het scenario van een publieke uitvoeringsorganisatie de mogelijkheid om innovaties die plaatsvinden in de markt te benutten door in slimme samenwerking met partijen uit de markt deze innovaties ook in Limburg toe te passen. Deze slimme samenwerking zou een toepassing / voorbeeld kunnen zijn van sociale innovatie.

8: Waarborging van objectiviteit regievoerder

Belang

In het regie-model heeft de operationele regievoerder een centrale rol. Hij stuurt immers de uitvoerende vervoerder(s) aan, verdeelt de ritten en behandelt de financiële afhandeling met de vervoerders. Om deze reden is het van belang dat de operationele regievoerder onafhankelijk en objectief opereert. Het waarborgen van deze objectiviteit is dus een belangrijk criterium.

Beoordeling: Privaat 0, Publiek ++

Bij een publieke uitvoeringsorganisatie is de overheid uiteindelijk resultaat- en organisatieverantwoordelijk. Hiermee zal er nooit de situatie ontstaan dat de onafhankelijkheid en objectiviteit ter discussie staat.

Bij aanbesteding aan een marktpartij kan deze onafhankelijkheid uiteraard als voorwaarde aan de inschrijver worden gevraagd. Dat wil echter niet zeggen dat de inschrijver geen relaties en belangen heeft buiten de regio zelf. Deze belangen zullen altijd op de achtergrond blijven spelen. Er zal vanuit contractbeheer altijd strikt toegezien moeten worden op deze onafhankelijkheid.

9: Flexibiliteit in instroom van nieuwe vervoersvormen

Belang

Op het moment dat regio's in Limburg starten met het Wmo-vervoer in het regie-model zullen nog niet alle vormen van vervoer in het model geïntegreerd zijn. De intentie is dat deze vervoersvormen in een latere fase instromen. Daarom is het criterium ten aanzien van de flexibiliteit waarmee dit mogelijk is belangrijk.

Beoordeling Privaat 0, Publiek +

In het geval van een aanbesteding moet op het moment van aanbesteding zoveel mogelijk duidelijk zijn wat van de inschrijver wordt verwacht. Instroom van nieuwe vervoersoorten (leerlingen, dagbesteding, SW-vervoer) later in het contract geeft een bepaalde mate van onzekerheid en risico (stroomt het vervoer werkelijk in, wat is de omvang, wat zijn de kenmerken etc.). Omdat dit ook effect heeft op de werkzaamheden van de operationele regievoerder moet hier bij de aanbesteding zoveel mogelijk op voorgesorteerd worden. Inmiddels is hiermee binnen de aanbesteding voor Flevoland wel ervaring opgedaan.

Bij een publieke organisatie is het eenvoudiger om de organisatie in een latere fase aan te passen op de nieuwe situatie. Er kunnen namelijk nieuwe medewerkers worden aangetrokken en/of de ICT kan worden aangepast aan de nieuwe situatie.

10: Lokale herkenbaarheid voor de klant

Belang

De operationele regievoerder heeft een belangrijke taak in het contact met de klant. Het is immers het toegangspunt voor de klant. De lokale herkenbaarheid van deze organisatie is daarom een wenselijk criterium.

Beoordeling Privaat 0, Publiek +

Een publieke organisatie kan lokaal/regionaal georganiseerd worden en zal voor lange periode het centrale aanspreek/toegangspunt worden voor alle inwoners in de regio. Hiermee is het makkelijker lokale herkenbaarheid te creëren (bijvoorbeeld lokale geografische kennis, spreken van dialect) dan bij een marktpartij die de regie waarschijnlijk niet vanuit de regio zelf zal organiseren. Er zijn uiteraard wel mogelijkheden om de (fysieke) herkenbaarheid te vergroten bijvoorbeeld door in een vaste huisstijl te werken.

11: Gevolgen voor de klant

Belang

De gevolgen voor de klant vormen uiteraard een belangrijk criterium voor de afweging voor de inkoopstrategie.

Beoordeling Privaat +, Publiek +

De keuze om het doelgroepenvervoer in Limburg te organiseren in het regie-model biedt veel mogelijkheden om de dienstverlening richting de klant te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan de realisatie van één toegangspunt voor alle vormen van vervoer maar er ontstaan ook meer mogelijkheden om de productformules in samenspraak met de klant aan te passen en te verbeteren. Bij een langdurige relatie met een private partij voor de operationele regie is er niet direct een verschil tussen publiek en privaat wat betreft de mogelijkheden om de dienstverlening te ontwikkelen en te verbeteren. Wel zullen er verschillen zijn in de nuances. Zo zal een marktpartij bijvoorbeeld meer mogelijkheden hebben om innovaties in ICT in te zetten terwijl een publieke organisatie makkelijker mee kan denken vanuit de positie/belang van de klant.

Samenvatting afweging

Een afweging maken op basis van bovenstaande elf criteria is niet optimaal. Daarom is het aantal criteria teruggebracht tot de meest belangrijke op basis van de door de projectgroep naar voren gebrachte criteria. Dat resulteert in de volgende tabel met vijf criteria:

	criterium	Privaat	Publiek
4	Continuïteit	0	+
6	Mate van aanstuurbaarheid en controle	+	++
8	Waarborging van objectiviteit regievoerder	0	++
9	Flexibiliteit in instroom additionele doelgroepen (bv. leerlingenvervoer)	0	+
10	Lokale herkenbaarheid voor klant	0	+

Noot: De criteria gevolgen voor de klant/service (criterium 11) en waarborging van innovatie (criterium 7) werden ook als belangrijk aangeduid. Hierop scoren de beide opties gelijk.

Op basis van de beoordeling op de meest belangrijk geachte criteria, is de voorkeur om de operationele regie (regiecentrale) door een publieke partij in te vullen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat kennisopbouw plaats moet vinden in de publieke regiecentrale. De deskundigheid om deze taken uit te voeren is er momenteel niet.

8. Regionale invulling

Om het doelgroepenvervoer te organiseren en uit te voeren moet ook een keuze worden gemaakt ten aanzien van het geografische schaalniveau en in welke regio's. Van belang hiervoor zijn twee aspecten:

1. bestaande samenwerkingen en synergie
2. vervoerkundige samenhang

Het eerste aspect is bestuurlijk ingegeven en wordt hier buiten beschouwing gelaten. Wel kan het relevant zijn te bekijken welke bestaande samenwerkingsvormen er reeds bestaan en mogelijk ook gebruikt kunnen worden voor gezamenlijke organisatie van doelgroepenvervoer. Dat beantwoordt aan het streven naar maximaal efficiencyvoordeel bij de opzet van de publieke regiecentrale.

Op het tweede aspect wordt hier nader ingegaan op basis van uitgevoerde analyses. Op dit moment is inzicht in de data van het regiotaxi vervoer en het leerlingenvervoer. Om die reden ligt daar nu de focus op maar ook de samenhang in andere vervoerregelingen zoals het Wmo-bg vervoer (dagbesteding) is relevant in de afweging op welk niveau samen het vervoer in te kopen, te organiseren en te beheren.

In bijlage 4 zijn de analysekaarten weergegeven. Hieruit de conclusies voor het Wmo-vervoer:

- Het zwaartepunt van de verplaatsingen zit in de stedelijke regio's, dit is logisch aangezien daar de meeste mensen wonen en dus ook de meeste verplaatsingen worden gemaakt.
- Er is sprake van relatief weinig relaties tussen Noord- en Midden-Limburg, vervoerkundig staan deze regio's dus redelijk los van elkaar.
- Binnen de regio Noord-Limburg vertonen de gemeenten in het noordelijke deel met name relaties met de regio Nijmegen aangezien dat de dichtstbijzijnde stedelijke regio is.

- De regio Weert - Roermond vertoont wel meer samenhang, evenals Venlo samenhang vertoont met Venray.
- Er is sprake van relatief weinig vervoerkundige samenhang tussen Midden- en Zuid-Limburg.
- Echt-Susteren heeft als tussenliggende gemeente wel zowel relaties met Midden- als Zuid-Limburg.
- Binnen Zuid-Limburg ligt de nadruk wel op verplaatsingen binnen de stedelijke regio's (Maastricht, Parkstad en Sittard/Geleen hoewel ook tussen de stedelijke regio's sprake is van vervoerkundige samenhang).
- Maastricht kent sterke relaties op relatief korte afstand.
- Parkstad kent sterke relaties op relatief langere afstand. Dit hangt samen met de opbouw van de stedelijke structuur.

Voor het leerlingenvervoer is ook gekeken naar de huidige vervoerrelaties. Deze zijn weergegeven op de analysekaarten in bijlage 5. Omdat voor een deel van de gemeenten in Zuid-Limburg de data niet of in een afwijkend format beschikbaar zijn gesteld is het niet mogelijk één integraal analysebeeld te geven. Voor het leerlingenvervoer zijn de volgende conclusies te trekken:

- Grofweg is een vergelijkbaar beeld met de regiotaxi vervoerbewegingen zichtbaar. Relaties liggen echter wel vaker ook over langere afstanden.
- De belangrijkste vervoerkundige samenhang ligt, ook in het leerlingenvervoer, grofweg op het niveau van de grootste stedelijke regio's
- Het noorden van Noord-Limburg is sterk georiënteerd op de regio Nijmegen
- Er is slechts in beperkte mate samenhang tussen de regio Venlo-Venray en de regio Weert-Roermond. Wel zijn beide regio's ook in redelijke mate georiënteerd op de regio Eindhoven-Helmond.
- Voor de regio Zuid-Limburg is minder data en met minder detail beschikbaar. Echter blijkt wel dat leerlingen vanuit de regio Sittard-Geleen en Maastricht Heuvelland voornamelijk schoolbestemmingen hebben in Zuid-Limburg.

Concluderend is het vanuit vervoerkundig oogpunt verstandig het regiotaxivervoer minimaal op niveau van Noord-, Midden-, en Zuid-Limburg te organiseren. Dat betekent dat het vervoer voor die geografische schaalniveaus integraal gepland moet worden. Bij een keuze voor private operationele regie ligt regionale uitwerking voor de hand om de opdracht niet onnodig groot te maken. In het geval van een publieke operationele regiecentrale is het wel logisch om in het geval van overeenkomende beleidsambities een gezamenlijk centrale op te zetten om dubbele investeringen in hard- en software te voorkomen.

Gezien de vervoerkundige samenhang is het verstandig het regiotaxivervoer minimaal op het niveau van Noord-, Midden-, en Zuid-Limburg te organiseren.

Het lijkt kosteneffectiever om één publieke regiecentrale op te zetten (lagere investeringen in hard- en software) mits gemeenten overeenkomende beleidsambities hebben.

9. Conclusies

Keuze voor regiemodel

Gelet op de reeds vastgestelde ontwikkelperspectieven, ambities en uitgangspunten scoort clustering van vervoer in een traditioneel all-in model het laagst. Het call center model scoort substantieel beter, met uitzondering van de bijdrage aan duurzaamheid. Het regiemodel tenslotte scoort op alle criteria het beste. Dit is daarom het voorkeursmodel uitgaande van het gezamenlijk organiseren van vervoersvormen in het doelgroepenvervoer. Het regiemodel kent een aantal aandachtspunten ten opzichte van de andere modellen. Deze hebben betrekking op het feit dat relatief weinig ervaring is opgedaan met deze organisatievorm.

Starten met Wmo vervoer alle gemeenten, intentie om andere vormen later in te stromen

Gelet op de noodzaak een alternatief te hebben voor de regiotaxi, moet het regiemodel eind 2016 met minimaal het Wmo-vervoer voor alle gemeenten starten.

Gezien de mogelijke financiële voordelen (volumevoordeel vertaald in gunstige prijs bij inkoop) en het realiseren van maximaal efficiencyvoordeel is de intentie om het leerlingenvervoer, het dagbestedingsvervoer en het vervoer in het kader van de sociale werkplaatsen later in te faseren in het regiemodel. De tijdstippen van ingroei hangen af van de looptijd van de huidige (traditionele all-in) contracten.

Keuze voor publieke partij voor operationele regie

Op basis van de beoordeling op de meest belangrijk geachte criteria, is de voorkeur om de operationele regie (regiecentrale) door een publieke partij in te vullen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat kennisopbouw plaats moet vinden in de publieke regiecentrale. De deskundigheid om deze taken uit te voeren is er momenteel niet.

Keuze voor één publieke regiecentrale

Gezien de vervoerkundige samenhang is het verstandig het regiotaxivervoer minimaal op het niveau van Noord-, Midden-, en Zuid-Limburg te organiseren.

Het lijkt kosteneffectiever om één publieke regiecentrale op te zetten (lagere investeringen in hard- en software) mits gemeenten overeenkomende beleidsambities hebben.

Bijlage 1: Begrippenlijst

Regie model: Het totale model waarin een scheiding bestaat tussen de uitvoering van de (operationele) regie en het vervoer. Daarbij horen dus ook alle ondersteunende processen zoals beleidsadvisering, contractbeheer en communicatie.

Operationele regie: de operationele regie betreft alle taken ten aanzien van de ritaanname, het bepalen van het beste passende alternatief, het geven van eventueel OV-advies, het plannen van de ritaanvragen en de dispatch naar de voertuigen die de ritten moeten uitvoeren. De organisatie die deze taken uitvoert is de regiecentrale.

Tactische regie: tactische regie is in feite contractbeheer 2.0. Traditionele taken ten aanzien van contractmanagement maken hier onderdeel van uit aangevuld met een ontwikkeltaak. De tactische regie bestaat dus uit een combinatie van de taken ten aanzien van het contractbeheer en communicatie samen met de ontwikkelfunctie.

Ontwikkelfunctie: functie om gedurende de looptijd van een contract op zoek te gaan naar verdere verbetering en optimalisering van de dienstverlening en organisatie. Door het bepalen, onderzoeken en doorrekenen van business cases kunnen voorstellen voor gemeentelijk beleid en aanpassing van de productformules gedaan worden. De regiecentrale kan hierbij ondersteuning bieden, bijvoorbeeld in het doorrekenen van scenario's.

Productformule: de in het vervoerreglement afgesproken en vastgestelde spelregels ten aanzien van het vervoer die voor alle actoren gelden (opdrachtgever, regie-centrale, vervoerder en de klant).

Informatievoorziening: Informatie en reisadvies aan reizigers over het vervoer, reistijden, voorwaarden etc.

Ritaanname: Dit is relevant bij vraagafhankelijk vervoer, maar ook bij geregeld vervoer (leerlingen, dagbesteding) waar dagelijks veel mutaties plaatsvinden en doorgegeven worden. Hiermee wordt het callcenter bedoeld, waar mensen bellen om een rit te boeken, te reserveren of te wijzigen/annuleren. Bij de ritaanname vindt tevens de registratie van de rit plaats.

Planning: proces waarbij een rit aan de juiste vervoersvorm wordt toegewezen - zowel doelgroepenvervoer als (vraagafhankelijk) Openbaar Vervoer - en dusdanig wordt vertaald, dat deze conform de gestelde voorwaarden en specificaties wordt uitgevoerd. Hieronder valt ook het maken van combinaties van verschillende klanten en/of doelgroepen en het doorverwijzen van klanten naar het Openbaar Vervoer. Op deze wijze worden dagelijks de meest efficiënte routes gepland, op basis van de actuele vraag (inclusief mutaties) en mogelijke combinaties op basis van klantprofielen, aantallen en reisvraag.

Dispatch: Het indelen van de geplande rit/route aan een voertuig/chauffeur combinatie en zo efficiënt mogelijk aansturen van deze voertuigen op basis van de gegevens uit de planning. Zorgen voor voldoende voertuigen, chauffeurs etc.

Uitvoering ritten: Het daadwerkelijk (laten) rijden van de voertuigen, werkroosters van chauffeurs, onderhoudsplanningen voertuigen etc.

Financiële afhandeling: afwikkeling van kosten van een rit tussen reizigers, vervoerder en opdrachtgever en tevens factuurcontroles.

Aanbesteding: Opstellen van een Programma van Eisen, het proces van marktconsultatie, inschrijvingen, analyse van de biedingen en uiteindelijk de gunning. Aansluitend worden de juiste contracten opgesteld, met een goede mix van vervoersafspraken en –voorwaarden, tarieven etc.

Contractbeheer: hieronder valt onder andere toezicht houden en aansturen van de vervoerder op het naleven van de gemaakte afspraken, advisering aan gemeenten, factuur- en rechtmatigheidscontroles.

Klachten en monitoring vervoer: Klachtenafhandeling, klanttevredenheid, periodiek evalueren van vervoerskwaliteit etc.

Beleidsontwikkeling: ontwikkelen van nieuw beleid om vervoer te verbeteren, efficiënter te maken, te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen in brede zin.

Administratie: Registreren en bijhouden mutaties van klantgegevens, afgifte van vervoerspassen etc.

ICT en automatisering: ontwikkeling en toepassing van administratieve, financiële, plannings- en automatiseringssystemen en afstemming (geautomatiseerde) data-uitwisseling met andere organisaties (vervoerders, provincie etc.) etc.

Bijlage 2: overzicht doelgroepen en vervoerregelingen

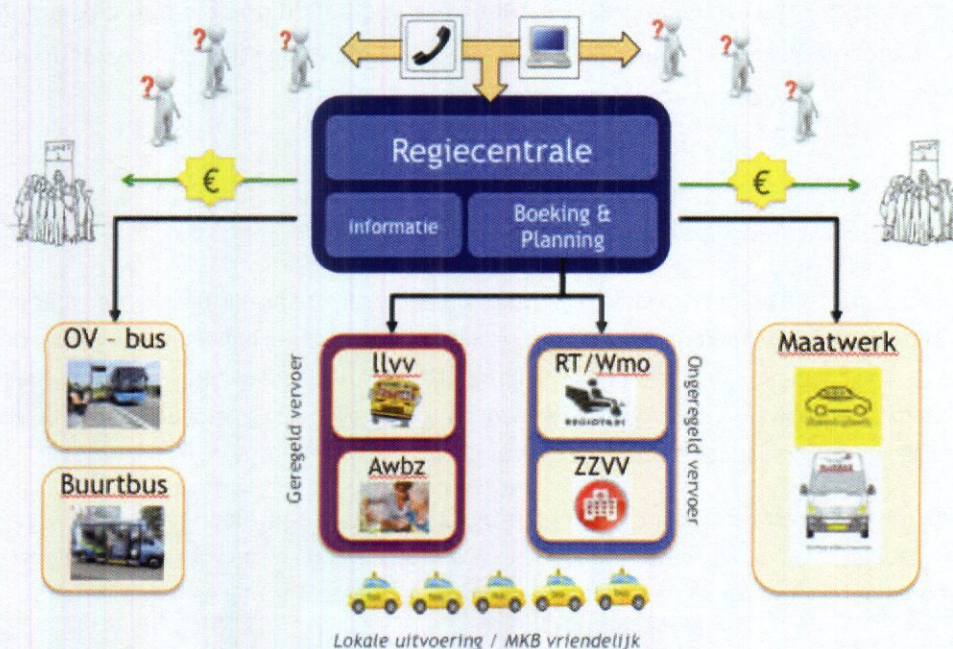
Doelgroep	Regio	Regeling	Verantwoordelijk	Looptijd huidig contract	Aantal ritten per jaar	Omvang zones	Aantal gebruikers
Wmo en vrije reiziger	Noord- en Midden-Limburg	Regiotaxi	Gemeenten	Tot 10-12-2016	404.767 ritten (2014)	1.289.985 declarabele zones (2014)	Afgerond 18.000 pashouders, afgerond gem. 6250 actieve pashouders (min 1 keer per m gereisd)
	Omnibuzz				307.779 ritten (2014)	1.010.185 declarabele zones (2014)	Afgerond 12.600 pashouders, afgerond 6800 actieve pashou (min 1 keer per jaar gereisd)
	Maastricht + Parkstad				554.395 ritten (2014)	1.698.881 declarabele zones (2014)	Afgerond 16.800 pashouders, afgerond gem 6600 actieve pashouders (min 1 keer per m gereisd)
Leerlingen	Noord- en Midden-Limburg	Leerlingenvervoer	Gemeenten	Wisselt per gemeente	?	?	2070 leerlingen
	Zuid-Limburg				?	?	?
Werknemers	Noord- en Midden Limburg	WSW	Instellingen	Afhankelijk van instellingen	?	?	190 werknemers
	Zuid-Limburg				?	?	?
Dagbesteding	Noord- en Midden Limburg	Wmo-bg	Gemeenten (per 1-1-2015)	Contracten afgelsoten voor 1 of 2 jaar met verlengopties	?	?	660 cliënten
	Zuid-Limburg		Gemeenten (per 1-1-2015)		?	?	?
Jeugd	Noord- en Midden Limburg	Jeugdzorg vervoer	Gemeenten (per 1-1-2015)	Contracten afgelsoten voor 1 of 2 jaar met verlengopties	?	?	?
	Zuid-Limburg		Gemeenten (per 1-1-2015)		?	?	?

Bijlage 3: Uitwerking regiemodel

Introductie

Een regie-organisatie biedt de mogelijkheid om een efficiencyslag te maken in de exploitatie van het doelgroepenvervoer, doordat meerdere vervoervormen op één centraal punt worden gepland. Ze fungeert daarbij onafhankelijk van de vervoerders, waarmee er geen belang is bij een (te) hoog vervoervolume maar juist een prikkel ontstaat om het vervoersaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vervoervraag. Door de grote mate van flexibiliteit kan de regie-organisatie bovendien een belangrijke rol gaan spelen bij het doorvoeren van de 'kanteling'; de centrale zal per ritaanvraag toetsen of dezelfde rit ook met het reguliere openbaar vervoer gemaakt kan worden of door vrijwilligersvervoer of andere vervoermogelijkheden. Voor reizigers ontstaat zo één loket waar zij terecht kunnen voor informatie en reserveringen van ritten. Dit draagt ook bij aan een duurzaam vervoersysteem.

Omdat alle kennis van het vervoer op één punt komt te liggen, kan de regie-organisatie uitgroeien tot een mobiliteitspartner die ontwikkelingen binnen zowel het vervoer als activiteiten kan initiëren en begeleiden. Afhankelijk van de taken die de regiecentrale krijgt toebedeeld, kunnen naast het doelgroepenvervoer ook andere vormen van vervoer worden ondersteund en aangestuurd. Voorbeelden in Scandinavië laten zien dat partijen flexibel kunnen zijn om vervoer, al dan niet gefaseerd, onder te brengen in dit model. Naast doelgroepenvervoer kunnen bijvoorbeeld delen van het openbaar vervoer worden toegevoegd. Wanneer ook vrijwilligersvervoer en autodelen worden toegevoegd, ontstaat een mobiliteitspartner als spin in het web van het vervoeraanbod. Dit versterkt de integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.



Taken regiemodel

Er zijn drie taken te onderscheiden: de strategische/tactische regie, de operationele regie en de uitvoering van het vervoer.

1. Strategische/ tactische regie

De strategische/ tactische regietaak binnen het regiemodel behelst de afstemming met de opdrachtgever en stakeholders, van de wijze waarop vervoerstromen aan elkaar gekoppeld kunnen worden, het zoeken naar optimalisaties en synergie tussen het OV-netwerk en het doelgroepenvervoer en afstemming over begin- en eindtijden evenals locaties van activiteiten. Vanuit deze rol is ook ondersteuning van bijvoorbeeld vrijwilligersinitiatieven op het gebied van planning van ritten en informatievoorziening mogelijk. Daarnaast behelst de strategische/ tactische regiefunctie het initiëren en organiseren van maatregelen om een OV-stimulans te realiseren en de kanteling in vervoer en zorg te bevorderen. Vanuit deze taak worden door een accountmanager ook de relaties onderhouden met de OV-concessiehouder en -verlener, onderwijs- en zorginstellingen en ligt er een rol bij de inkoop van de operationele regie en het vervoer.

De strategische/ tactische regie fungeert daarmee als schakel tussen de operationele regie en de beleidskaders, en zoekt als partner van de opdrachtgever naar maatregelen die de uitvoering van het vervoer steeds efficiënter maakt. Vanuit de centrale is directe terugkoppeling mogelijk richting beleidsafdelingen van de provincie en regiogemeenten. Er is voor de regiogemeenten dan ook een rol weggelegd binnen de strategische regie; zij bepalen gezamenlijk de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden evenals de financieringsvorm van de regiecentrale. Het ligt voor de hand om voor de strategische/ tactische regiefunctie, separaat van de operationele regiefunctie, een regisseursteam aan te stellen die de opdrachtgever ondersteunt. Vervoerders die mogelijk de operationele regiefunctie in gaan vullen, evenals beleidsafdelingen hebben namelijk geen ervaring met deze nieuwe taak. Bovendien vraagt de strategische/ tactische regiefunctie een meer flexibele en adviserende rol dan de operationele regie. De plek waar de strategische en tactische regie wordt gevoerd is nader te bepalen. Belangrijk is echter wel dat dit dicht op de ambtelijke organisatie gebeurt. Er ligt namelijk een belangrijk sturingsmechanisme in de strategische/tactische regie waar je als overheid zelf controle over wilt houden.

Een praktijkvoorbeeld: een case voor tactische regie

Stel dat de regie centrale de operationele regie voert op het vraagafhankelijk taxivervoer voor onder andere de Wmo'ers. Deze organisatie heeft dan direct zicht op alle vervoerstromen in het gebied. Iedere rit wordt namelijk door hen aangenomen, gepland en weggezet bij één van de vervoerders. Het tactische regieteam kan vragen om bepaalde analyses uit te voeren. Hierdoor wordt bijvoorbeeld zichtbaar wanneer er een structurele vervoersvraag ligt op een bepaalde relatie in de regio.

Deze informatie bespreekt het tactische regieteam en kan besluiten de structurele vervoersvraag in te vullen met een lijngebonden oplossing, bijvoorbeeld met vrijwilligers, zodat er een voor de reizigers aantrekkelijker alternatief ontstaat (geen aanmeldtijden etc) dat voor de gemeente ook nog eens goedkoper is.

2. Operationele regie

Naast de strategische/ tactische regietaak heeft de regiecentrale een rol in de operationele regie. De regiecentrale biedt reizigers allereerst informatie over de beschikbaarheid van verschillende vervoervormen in de regio. De operationele regietaak van de centrale omvat daarnaast een drietal onderdelen:

- Ritaanname: de centrale neemt de ritaanvraag van de reiziger in ontvangst en voert deze in het plansysteem in. Desgewenst kan zij reizigers een OV-advies geven die hen stuurt richting regulier openbaar vervoer, rekening houdend met de beschikbaarheid van het OV en de kenmerken van de reizigers;
- Planning: de centrale plant vervolgens de verschillende ritten en maakt daarbij de meest optimale combinaties, rekening houdend met de geldende spelregels. Ook biedt de centrale reizigers een terugbelfunctie en actuele informatie over de rit aan;
- Dispatch: de centrale zoekt voertuigen voor de uitvoering van de geplande ritten en verdeelt de ritten over de beschikbare voertuigen, op basis van kostenefficiëntie. Zij draagt daarmee zorg voor de aansturing van de voertuigen en de chauffeurs. De dispatchfunctie kan ook gedeeltelijk bij de vervoerders worden belegd wanneer dit efficiëntiewinst biedt, en de betrokken partijen hiertoe gezamenlijk besluiten.

De regiecentrale is vanuit haar rol in de operationele regie primair verantwoordelijk voor de te realiseren stiptheid van het vervoer en monitort als toezichthouder de uitvoeringskwaliteit van het vervoer conform het contract. De centrale heeft verder een aantal uitvoeringstaken in het dagelijks beheer van de vervoercontracten, zoals klachtenafhandeling en financiële afwikkeling richting de opdrachtgever. Samen met de strategische/ tactische regisseur verzorgt de centrale de inkoop van het vervoer.

De centrale bepaalt daarbij de vervoerscapaciteit, binnen de door de opdrachtgever vastgestelde kaders. Verder verzorgt de centrale in opdracht van de strategische/tactische regie de operationele regie rekenexercities en vervoeranalyses uit ten behoeve van business-cases. Doordat alle vervoerkennis bij de centrale is ondergebracht, kan zij eenvoudig de mogelijkheden analyseren om een hogere efficiëntie te realiseren en duiden welke kaders hiervoor een mogelijke belemmering vormen.

3. Uitvoering vervoer

Voor de uitvoering van de ritten kan een variabel aantal vervoerders worden gecontracteerd, die zich beperken tot het rijden van de ritten. De vervoerders stellen hun voertuigen en chauffeurs daarmee exclusief beschikbaar voor de rituitvoering; hiervoor kan een vast aantal vervoerders worden gecontracteerd en een flexibele schil, om pieken in ritaanvragen op te kunnen vangen. De vervoerders zijn met hun voertuigen direct gekoppeld aan de centrale en rijden het vervoer conform de ritplanning van de centrale.

Bijlage 4: Analysekaarten vervoerkundige samenhang regiotaxi



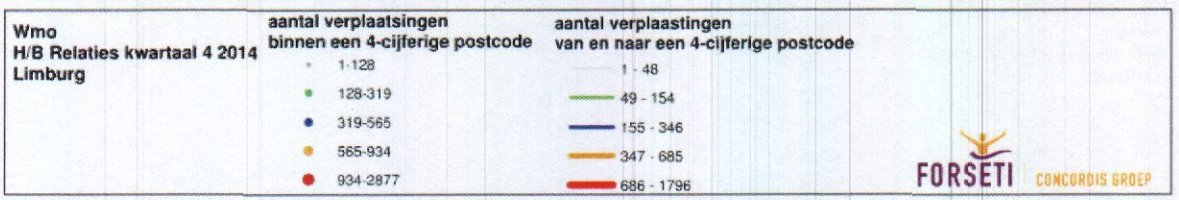
Wmo H/B Relaties kwartaal 4 2014 Limburg	aantal verplaatsingen binnen een 4-cijferige postcode	aantal verplaatsingen van en naar een 4-cijferige postcode
	• 1-128	— 1 - 48
	• 128-319	— 49 - 154
	• 319-565	— 155 - 346
	• 565-934	— 347 - 685
	• 934-2877	— 686 - 1796

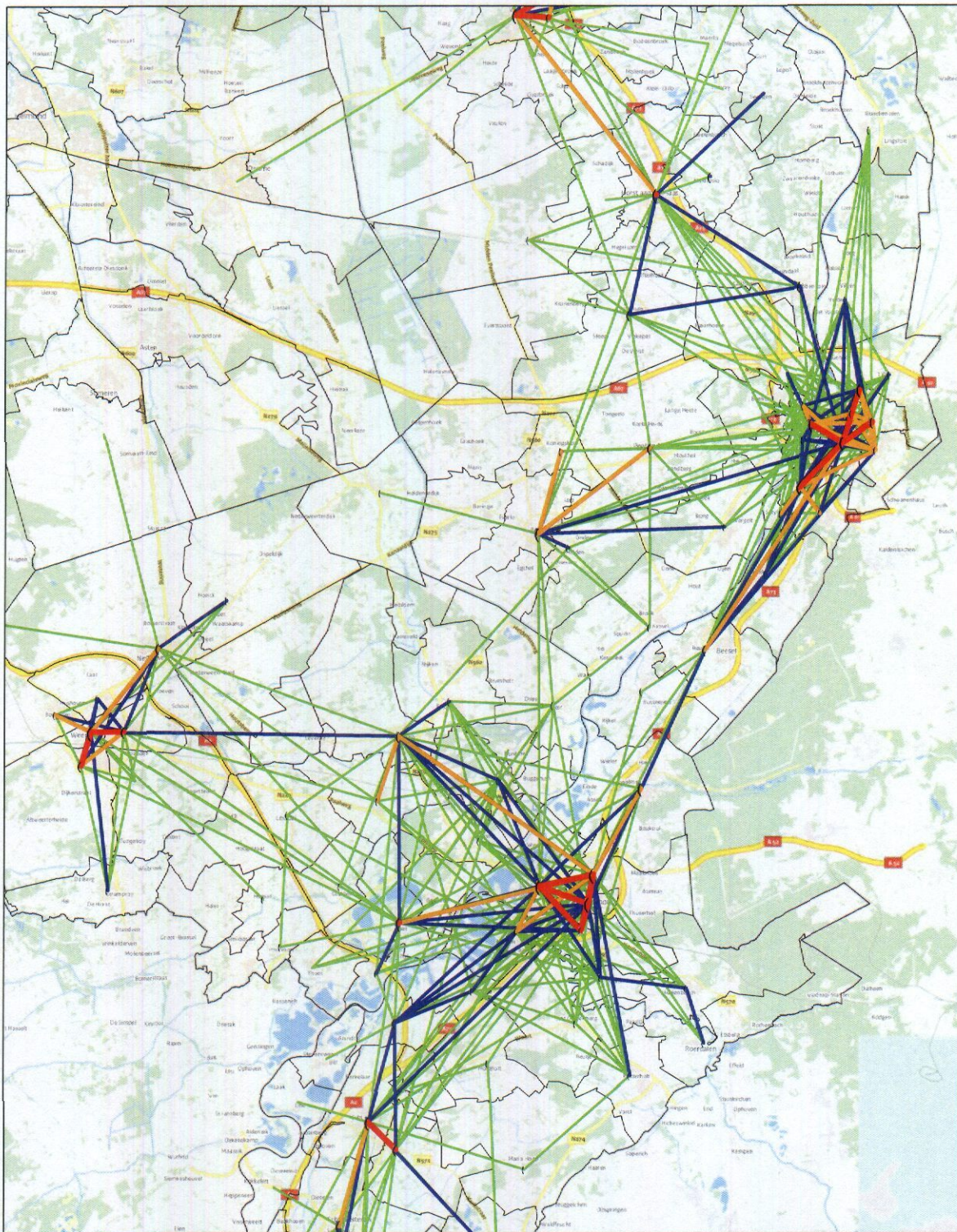




Wmo H/B Relaties kwartaal 4 2014 Limburg	aantal verplaatsingen binnen een 4-cijferige postcode	aantal verplaatsingen van en naar een 4-cijferige postcode
		• 1-128
	• 128-319	— 49 - 154
	• 319-565	— 155 - 346
	• 565-934	— 347 - 685
	• 934-2877	— 686 - 1796

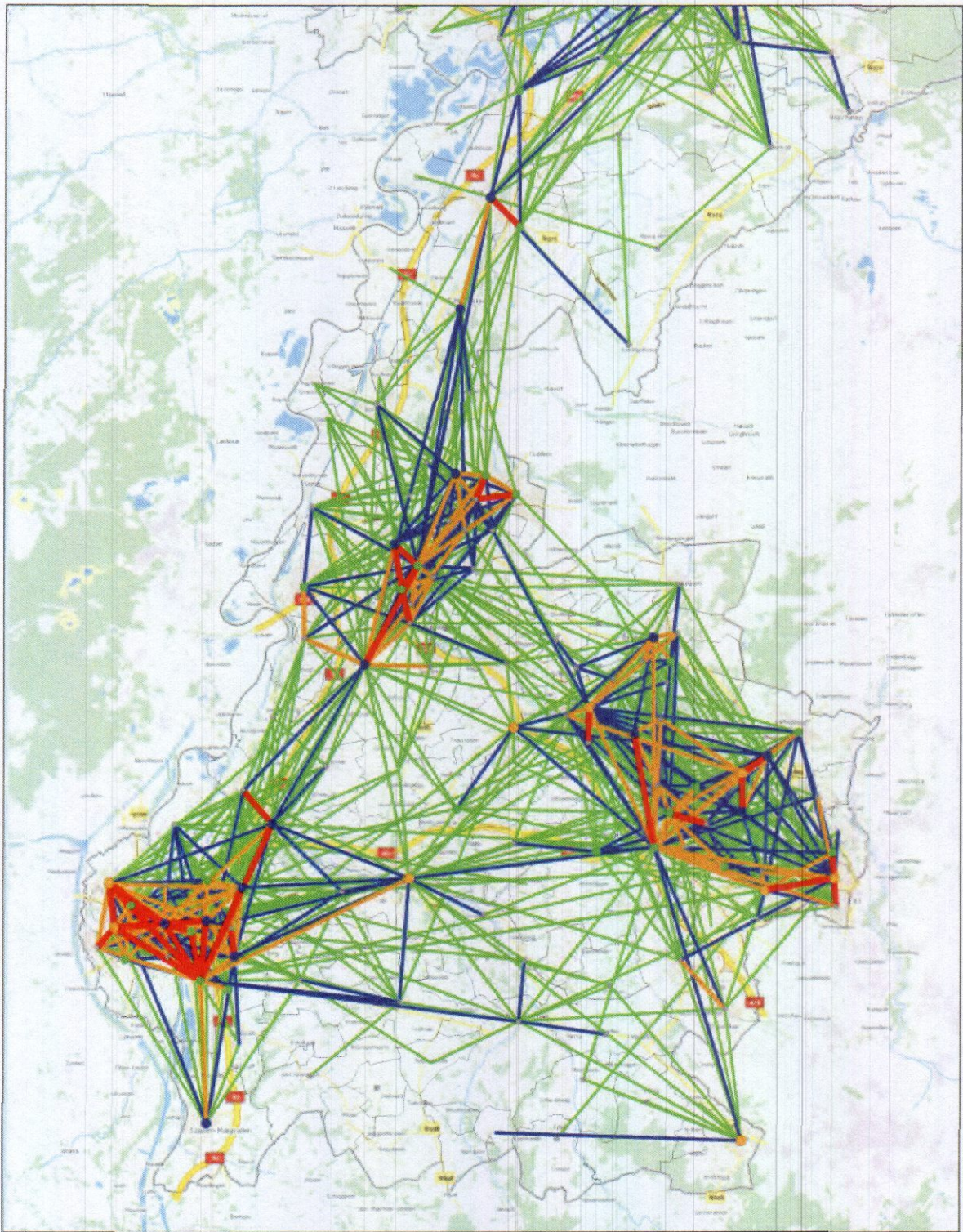






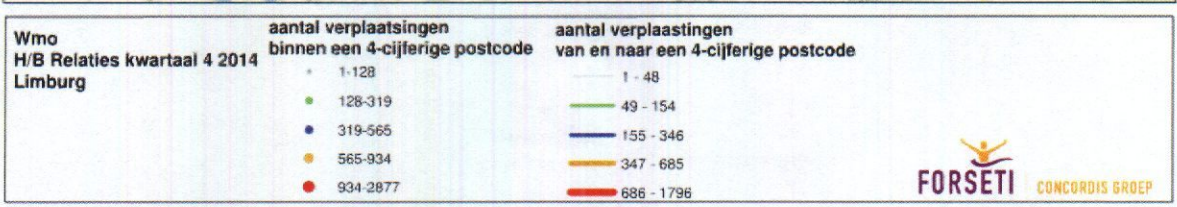
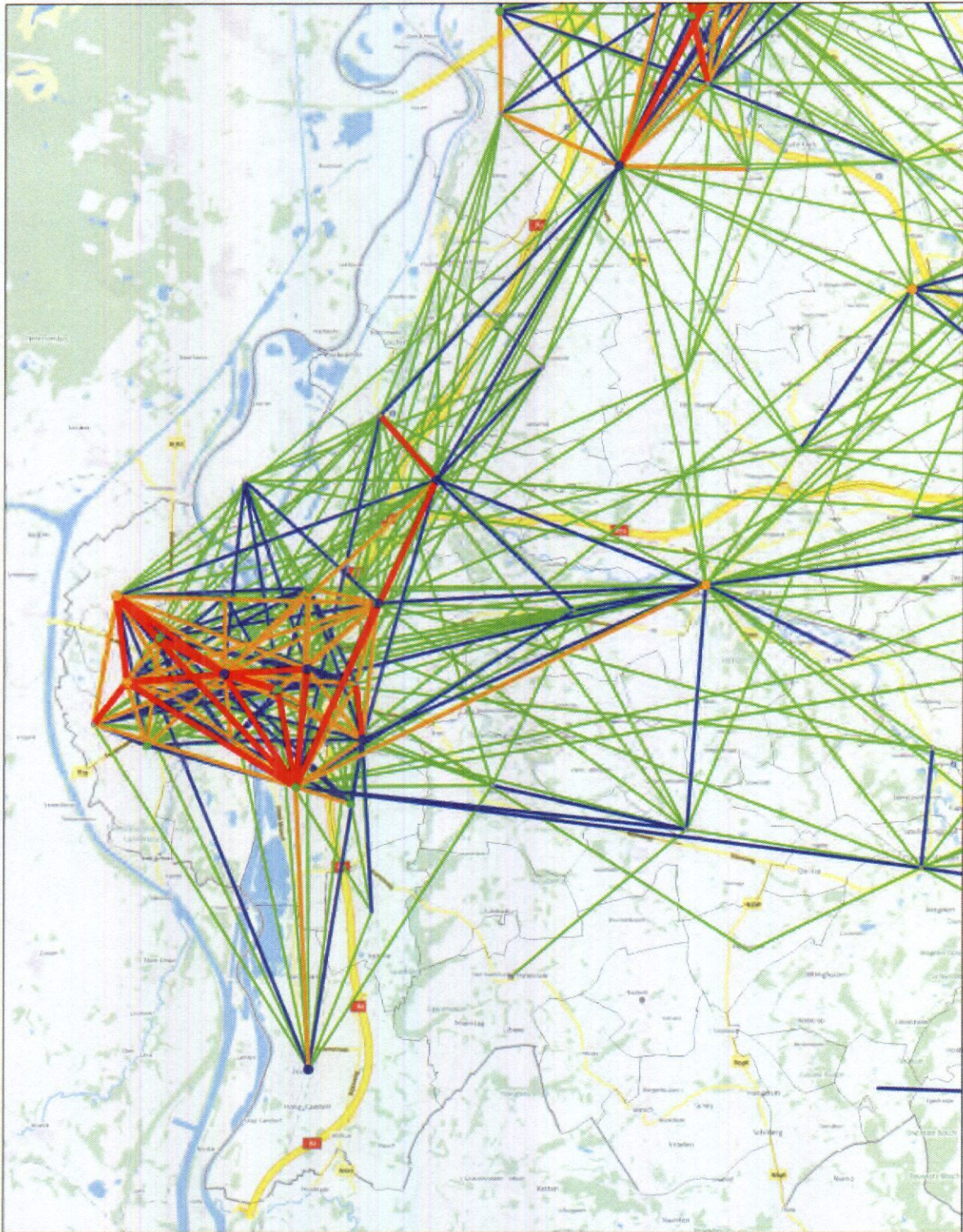
Wmo H/B Relaties kwartaal 4 2014 Limburg	aantal verplaatsingen	
	binnen een 4-cijferige postcode	van en naar een 4-cijferige postcode
(	1-13	1-6
(	13-39	7-14
(	39-65	15-36
(	65-84	37-65
(	84-97	66-126

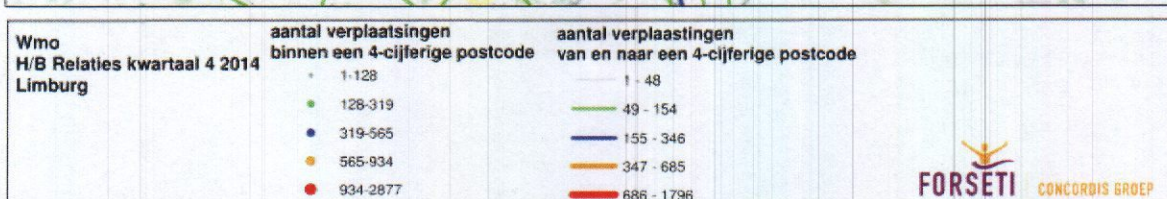
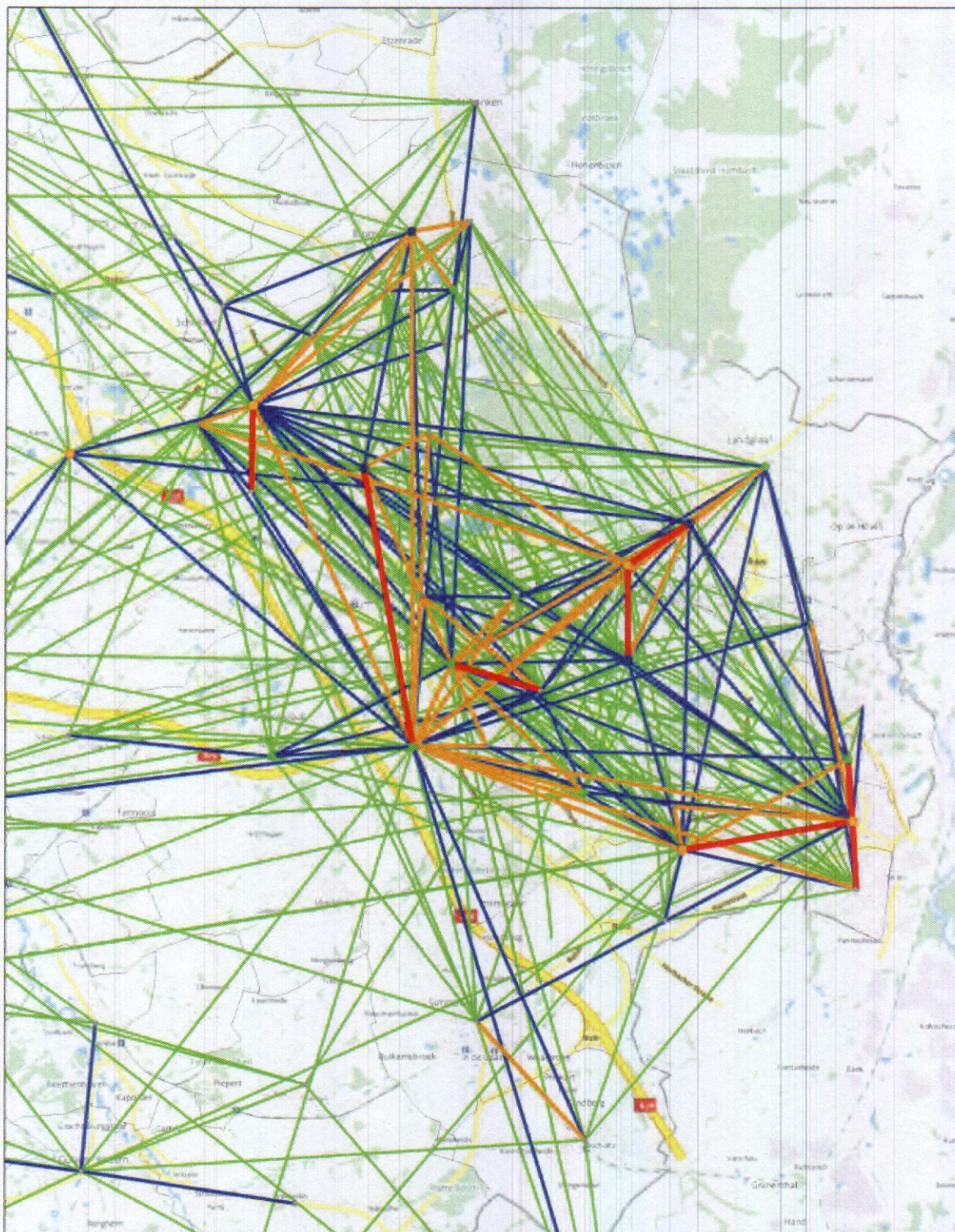




Wmo H/B Relaties kwartaal 4 2014 Limburg	aantal verplaatsingen binnen een 4-cijferige postcode	aantal verplaatsingen van en naar een 4-cijferige postcode
	<ul style="list-style-type: none"> • 1-128 • 128-319 • 319-565 • 565-934 • 934-2877 	<ul style="list-style-type: none"> — 1 - 48 — 49 - 154 — 155 - 346 — 347 - 685 — 686 - 1796







Bijlage 5: Analysekaarten vervoerkundige samenhang leerlingenvervoer



Leerlingenvervoer
H/B Relaties

• Locatie scholen

aantal verplaatsingen
van en naar een 4-cijferige postcode

— 1 - 3

— 4 - 7

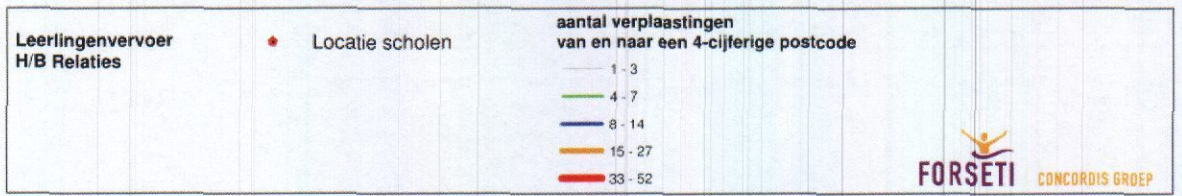
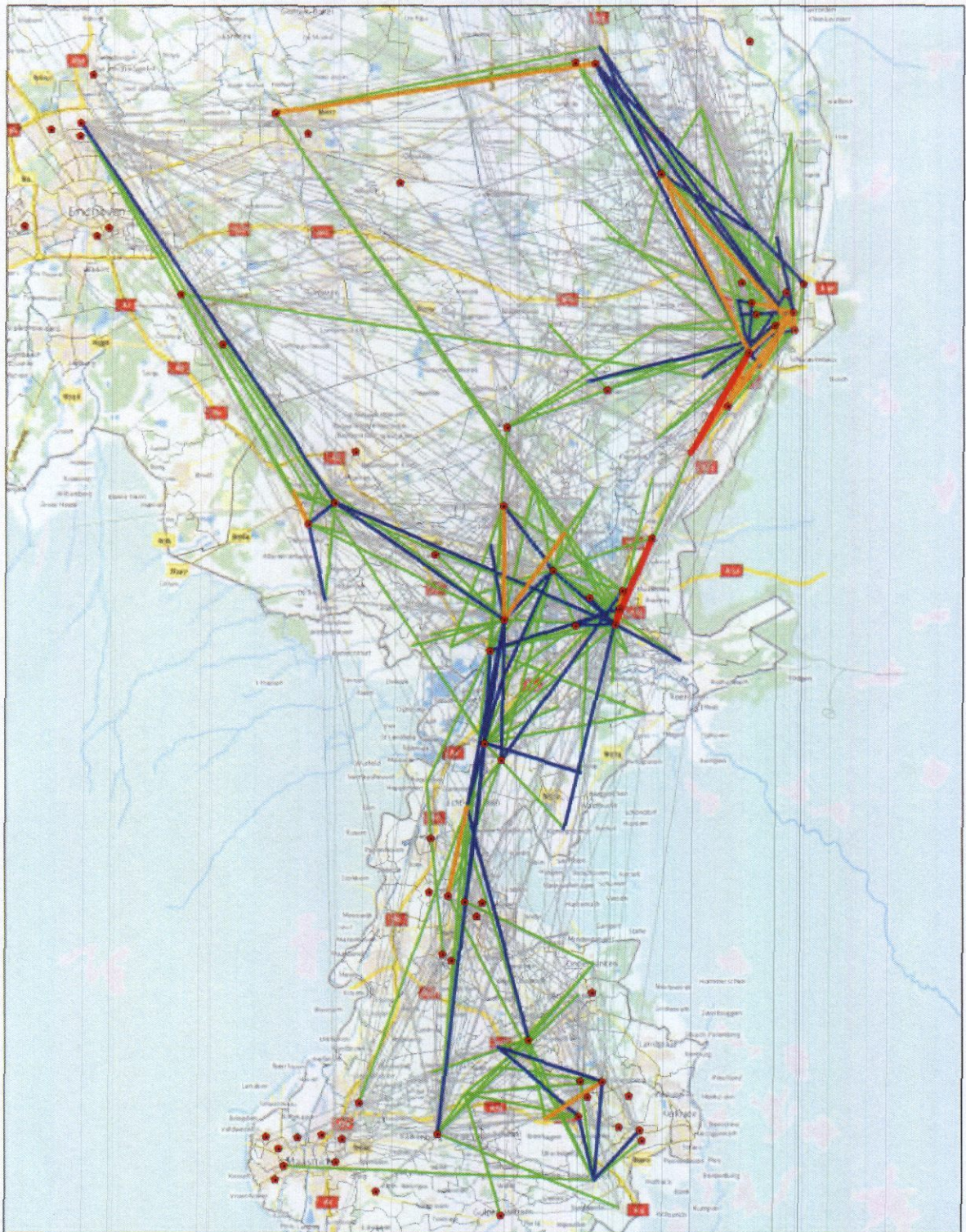
— 8 - 14

— 15 - 27

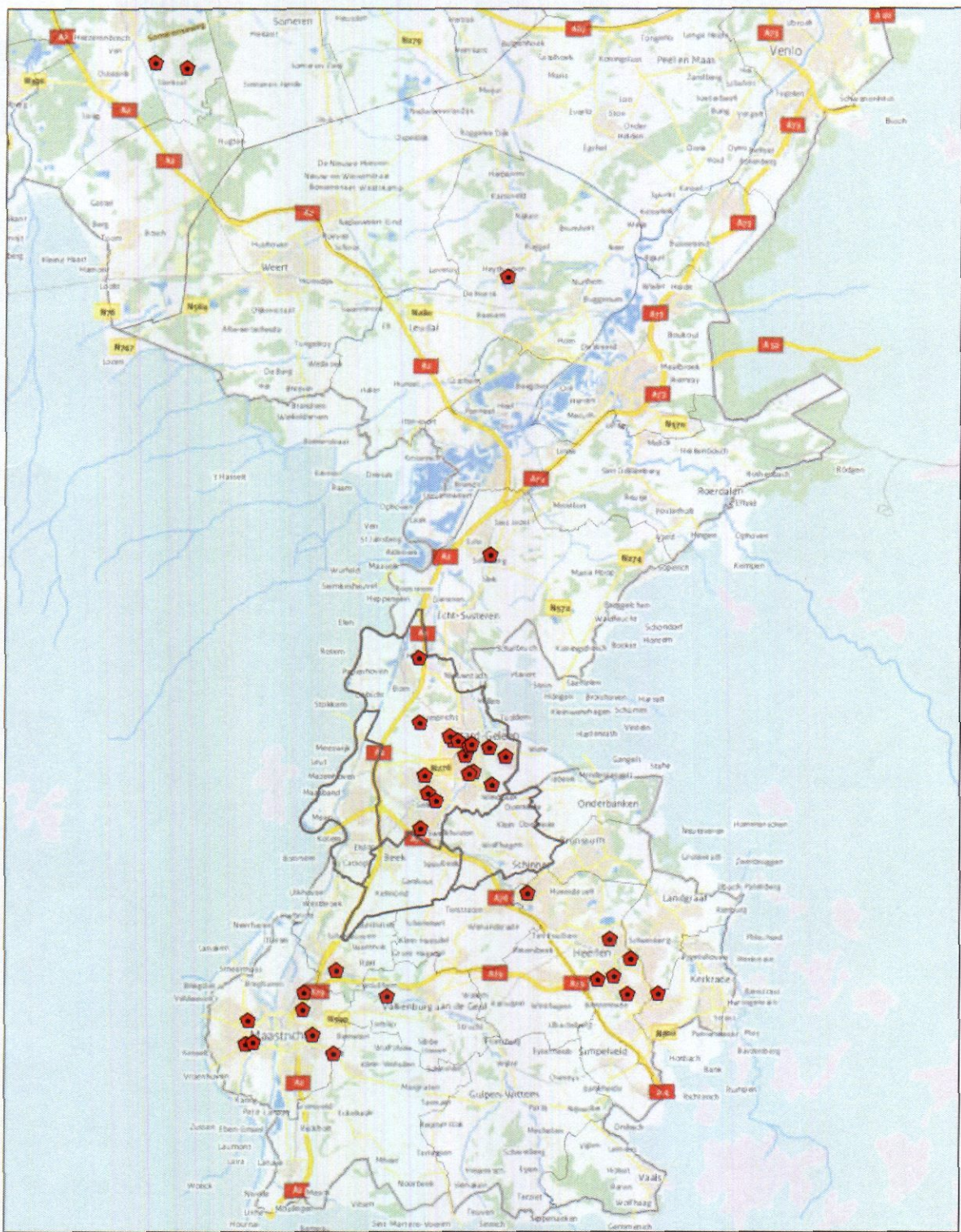
— 33 - 52

FORSETI CONCORDIS GROEP

Kaartbeeld met herkomst – bestemming relaties leerlingen vervoer op 4 cijferig postcode niveau (mvv leerlingen gemeenten: Nederweert, Sittard-Geleen, Stein, Schinnen, Beek, Heerlen, Hoensbroek, Kerkrade, Maastricht, Meerssen, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittern, Valkenburg en Vaals)



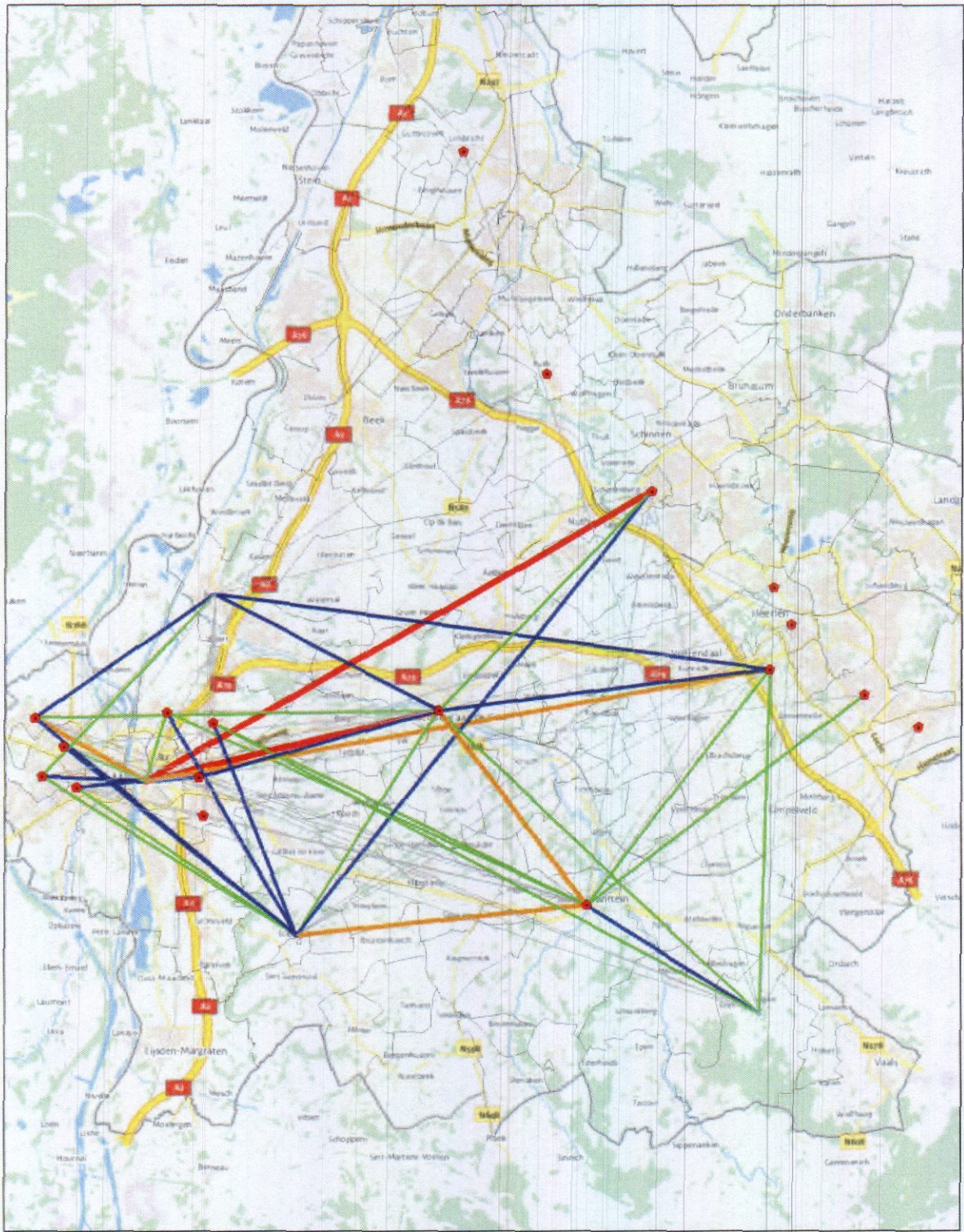
Kaartbeeld ingezoomd met herkomst – bestemming relaties leerlingen vervoer op 4 cijferig postcode niveau (muv leerlingen gemeenten: Nederweert, Sittard-Geleen, Stein, Schinnen, Beek, Heerlen, Hoensbroek, Kerkrade, Maastricht, Meerssen, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Valkenburg en Vaals)



Locatie scholen Sittard-Geleen e.o. (463 Leerlingen) * Locatie scholen

FORSETI CONCORDIS GROEP

Overzicht schoollocaties voor leerlingen vanuit de gemeenten: Sittard-Geleen, Stein, Beek en Schinnen



Leerlingenvervoer
H/B Relaties (aggregaat gemeente naar PC4)
Regio Maastricht

aantal verplaatsingen van en naar een 4-cijferige postcode	• Locatie scholen
— 0 - 3	
— 4 - 7	
— 8 - 16	
— 17 - 43	
— 44 - 53	

FORSETI CONCORDIS GROEP

Overzicht relaties herkomst (gemeente) – bestemming (schoollocaties) voor leerlingen vanuit de gemeenten: Maastricht, Meerssen, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Valkenburg en Vaals.

op4

③



capra

BESTUURLIJKE SAMENWERKING
DOELGROEPENVERVOER
IN DE PROVINCIE LIMBURG



s'-Hertogenbosch, september 2015

1. Inleiding

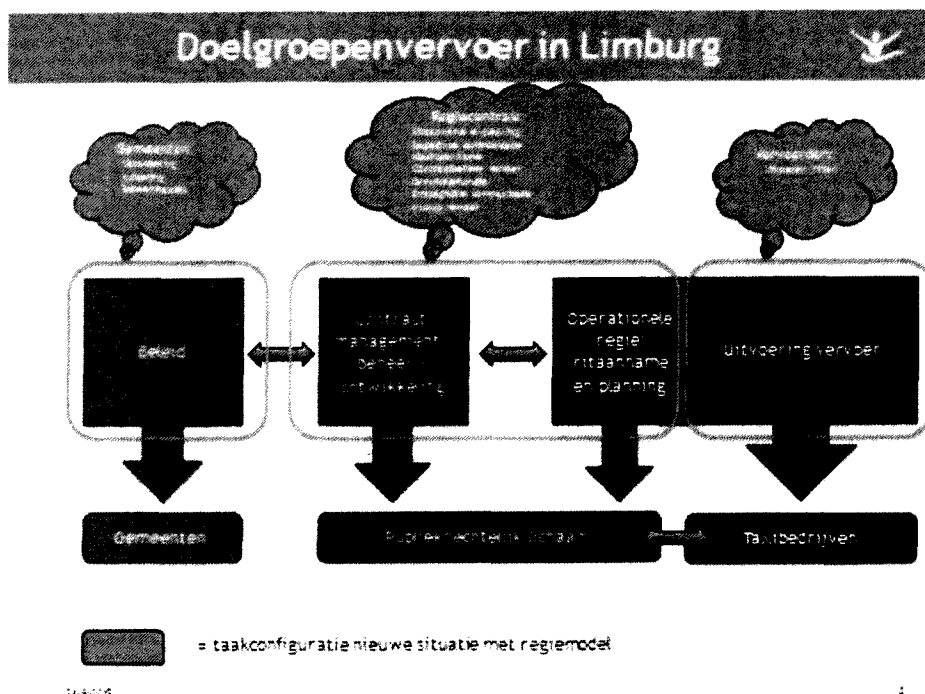
De toekomstrichting van het doelgroepenvervoer in de provincie Limburg is onderwerp van overleg binnen de gemeenten in de provincie Limburg. De gemeenten worden enigszins gedwongen om na te denken over de wijze waarop het doelgroepenvervoer vorm moet worden gegeven. Dit is mede het gevolg van het feit dat de provincie Limburg het WMO-vervoer bij de concessieverlening per 11 december 2016 buiten de aanbesteding heeft gelaten. Enkel de concessie voor het openbaar vervoer is door de provincie aanbesteed. Gemeenten zijn naast het Wmo-vervoer ook verantwoordelijk voor leerlingenvervoer, vervoer van Wsw-medewerkers die daarop zijn aangewezen, vervoer in het kader van de Jeugdwet en vervoer voor dagbesteding, voorheen aangeduid als AWBZ-vervoer. Vastgesteld mag worden dat een groot gedeelte van het doelgroepenvervoer de verantwoordelijkheid van de gemeenten is geworden.

Met de overdracht van taken van de Rijksoverheid naar gemeenten, wordt er door de Rijksoverheid fors bezuinigd op middelen die bij die taken horen. Dit betekent dat er een groter beroep wordt gedaan op de zelfredzaamheid van de burger. De burger zal in het kader van zijn zelfredzaamheid meer gebruik moeten maken van eigen vervoersmogelijkheden en wanneer dat niet mogelijk is, hij van het OV gebruik zal moeten maken. Eerst wanneer deze mogelijkheden geen oplossingen bieden, komt het door de gemeente geregelde doelgroepenvervoer in beeld.

Dit doelgroepenvervoer moet georganiseerd worden en om die reden hebben alle gemeenten binnen de provincie Limburg, met uitzondering van de gemeente Mook en Middelaar, de intentie uitgesproken om gezamenlijk het doelgroepenvervoer vorm te geven. We spreken in dit geval dus nog van 32 gemeenten. De deelnemende gemeenten hebben een stuurgroep ingesteld die ondertussen een aantal keuzes heeft gemaakt. Deze keuzes komen hierna aan de orde.

2. De keuzes

Het proces om dit doelgroepenvervoer van de gemeenten vorm te geven, is reeds gestart. Er is een stuurgroep aan de slag gegaan en deze stuurgroep heeft de eerste keuzes gemaakt, welke zijn weergegeven in onderstaand schema. Na dit schema zullen de gemaakte keuzes worden toegelicht.



Uit het schema wordt duidelijk dat het beleid ten aanzien van het doelgroepenvervoer bij de gemeente ligt en daar ook blijft. De uitvoering van het vastgestelde beleid kan verdeeld worden in drie onderdelen, te weten de ritaanname, de planning van de rit en de uitvoering van de rit. De stuurgroep heeft ook een duidelijke keuze gemaakt om de ritaanname en de planning van de rit in één hand te leggen en het vervoer zelf in de markt te zetten. Daarvoor heeft de stuurgroep gesteld dat de ritaanname en de planning van de rit in één organisatie, de regiecentrale, moet worden ondergebracht. Dit houdt in dat het samenwerkingsverband van de gemeenten afspraken met vervoerders moeten gaan maken die uitvoering gaan geven aan het vervoer. Deze afspraken zullen veelal via aanbestedingen tot stand komen. Verder heeft de stuurgroep besloten, de derde keuze, dat de regiecentrale in handen moet komen van een publiekrechtelijk lichaam.

Gelet op de duur van de thans lopende contracten voor WMO-vervoer zal in 2016 de aanbesteding van de uitvoering moeten worden vormgegeven, omdat met ingang van 11 december 2016 het Wmo-vervoer geen onderdeel meer uitmaakt van de OV-concessie binnen de provincie Limburg. De



capra

gemeenten dienen op dat moment ten minste de uitvoering van de ritten voor het Wmo-vervoer te hebben aanbesteed. In dit advies wordt niet verder op deze aanbesteding ingegaan.

Hierna zal worden ingegaan op welke wijze de publiekrechtelijke samenwerking tussen de gemeenten vorm gegeven kan worden.

3. Publiekrechtelijke samenwerking

Zoals hierboven reeds is vermeld, heeft de stuurgroep bepaald dat de regiecentrale in publiekrechtelijke handen dient te komen. De uitvoering van de regiecentrale dient door een publiekrechtelijke partij te worden ingevuld. Nu er zo nadrukkelijk voor publiekrechtelijke samenwerking is gekozen, wordt in dit advies verder geen aandacht meer besteed aan de privaatrechtelijke samenwerking op grond van het Burgerlijk Wetboek (BW) zoals bijvoorbeeld via een naamloze- of besloten vennootschap, stichting et cetera.

De keuze om binnen een publiekrechtelijk kader samen te werken is zeer begrijpelijk. Het voordeel van een publiekrechtelijke samenwerking is dat gemeenten (raden en colleges) aan de beleidsknoppen blijven draaien. Samenwerking bijvoorbeeld in het kader van de Wgr is niets anders dan verlengd lokaal bestuur, waarbij de gemeenten zelf bepalen hoe ze hun invloed binnen de samenwerking vormgeven. Hierbij mag ook niet uit het oog worden verloren dat de organisatie met uitvoering van wettelijke taken bezig is. Niet dat "de markt" dat niet zou kunnen, maar men legt de uitvoering van een gemeentelijke wettelijke taak wel in handen van derden. Verder hebben de gemeenten de continuïteit van de te vormen organisatie zelf in de hand. Wanneer dit aan de markt wordt overgelaten, is dat niet gegarandeerd. Voor de uitvoering van wettelijke taken is het sowieso van groot belang dat continuïteit is gewaarborgd.

Daarnaast blijkt uit artikel 160 van de Gemeentewet dat de wetgever er ook de voorkeur aan geeft om bij het samenwerken tussen overheden te kiezen voor publiekrechtelijke samenwerking. Het tweede lid van dit artikel stelt dat het college **slechts** besluit tot oprichting van en deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen, indien dat in het bijzonder aangewezen moet worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang.

Tot slot vindt de publiekrechtelijke samenwerking meer in de openbaarheid plaats. Openbaarheid van besluiten, vergaderingen, documenten et cetera. Meer transparantie bevordert ook de democratische legitimatie. Ook de burger heeft meer zicht op wat er binnen het bestuursorgaan wordt besloten.

Op het moment dat de keuze wordt gemaakt om te gaan werken met een publiekrechtelijke regiecentrale, dan verdient de keuze voor een gemeenschappelijke regeling op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) de voorkeur. Het is de meest directe vorm van functionele samenwerking tussen overheden ter behartiging van bepaalde belangen. Er zou ook gekozen kunnen worden om niet samen te werken op grond van de Wgr maar dat één gemeente voor meerdere gemeenten op basis van bestuurlijke convenanten uitvoering gaat geven aan het



doelgroepenvervoer. Om verwarring te voorkomen is dit niet de centrumregeling uit de Wgr. Die komt later aan de orde. Bij een convenant ligt er tussen gemeente A en gemeente B een overeenkomst (bestuurlijk convenant) waarin de gemaakte afspraken zijn opgenomen. Iedere overeenkomst kan verschillend van inhoud zijn, afhankelijk van hetgeen men geregeld wenst te zien. Dit kan betekenen dat het doelgroepenvervoer binnen de provincie Limburg geheel versnipperd en verschillend kan worden uitgevoerd. De inhoud van de convenanten kunnen immers van elkaar verschillen. Er ontstaat dan een opdrachtgever / opdrachtnemer relatie. Het doelgroepenvervoer is geen gezamenlijk belang meer. Het gezamenlijk uitvoering geven aan een taak waarvoor alle gemeenten verantwoordelijk zijn, geeft meer betrokkenheid van deze gemeenten bij de taak en om die reden geniet de samenwerking op basis van de Wgr de voorkeur.

3.1. Gemeenschappelijke regeling

Alvorens aan de bespreking wordt toegekomen van de verschillende samenwerkingsvormen op grond van de Wgr, wordt even stilgestaan bij democratische legitimatie van de samenwerking op grond van de Wgr. Vastgesteld kan worden dat de deelnemende gemeenten in de gemeenschappelijke regeling voldoende zeggenschap houden over wat zich binnen de gemeenschappelijke regeling afspeelt. Men spreekt ook wel van verlengd lokaal bestuur. Dit wil niet zeggen dat eenieder deze opvatting deelt. Het mag niet uit het oog worden verloren dat de samenwerking tussen gemeenten in de vorm van een gemeenschappelijke regeling meer dan eens bij raadsleden vragen oproept over de democratische legitimatie van deze samenwerkingsvorm. Met name dat besluitvorming over gemeentelijke taken verder van de gemeenteraad komt af te staan en de gemeenteraad er minder c.q. nauwelijks nog invloed op heeft, is een veel gehoorde opmerking. Naast dat de Wgr bepalingen kent op grond waarvan het algemeen bestuur als geheel, of de vertegenwoordiger van de betreffende gemeente in het algemeen bestuur van een gemeenschappelijke regeling verantwoording aan de gemeenteraad dient af te leggen, bestaat er ook de mogelijkheid om in de te treffen (te wijzigen) gemeenschappelijke regeling nadere afspraken op te nemen over de verantwoordingsrelatie tussen de gemeenschappelijke regeling en de deelnemende gemeenten in die regeling. De samenwerking tussen gemeenten in de vorm van een gemeenschappelijke regeling in het kader van de Wgr kent voldoende democratische legitimatie zodat de gemeenteraad zijn controlerende, budgetterende en kaderstellende (verordenende) taak kan uitvoeren. Deze democratische legitimatie dient geborgd te zijn zodat de gemeenschappelijke regeling daarin moet voorzien. Kortom, de Wgr kent meer dan voldoende mogelijkheden om als raad van een deelnemende gemeente de vinger aan de pols te houden. De verantwoording vanuit de gemeenschappelijke regeling naar de deelnemende gemeente is met de laatste wijziging van de Wgr per 1 januari verder aangescherpt.



3.2. Samenwerkingsvormen op grond van de Wgr

De samenwerking op grond van de Wgr kent sinds 1 januari 2015 een viertal samenwerkingsvormen: de centrumregeling, het gemeenschappelijk orgaan, de bedrijfsvoeringsorganisatie en het openbaar lichaam.

- Centrumgemeenteconstructie -

Bij de centrumregeling wordt geen nieuw (openbaar) lichaam ingesteld maar wordt door één gemeente de taken voor alle deelnemende gemeenten uitgevoerd. Aan de centrumgemeente kunnen geen bevoegdheden worden overgedragen en de besluiten zullen in naam van de deelnemende gemeenten op basis van mandaat moeten worden genomen. De centrumgemeenteconstructie wordt wel via een gemeenschappelijke regeling getroffen. Gelet op de vele gemeenten die in het onderhavige geval erbij betrokken zijn, is het de vraag of er een centrumgemeente is aan te wijzen. Het gaat hierbij om een geografisch gezien groot gebied. Verder leert de praktijk dat de centrumgemeente gezien wordt als de gemeente met meer "macht" en dat roept in sommige gevallen weerstand op. Hoewel de centrumgemeenteconstructie bruikbaar is om de regiecentrale vorm te geven, geniet deze vorm van samenwerking niet de voorkeur gelet op hetgeen hiervoor is weergegeven.

- gemeenschappelijk orgaan-

Het gemeenschappelijk orgaan is een lichtere vorm van de Bedrijfsvoeringsorganisatie die hierna nog wordt besproken. Het nadeel dat aan de instelling van een gemeenschappelijk orgaan is verbonden, is dat een gemeenschappelijk orgaan geen rechtspersoonlijkheid bezit waardoor het niet zelfstandig aan het maatschappelijk verkeer kan deelnemen en geen personeel in dienst kan hebben, terwijl dat wel gewenst wordt geacht. Ook bij eventuele aanbestedingen kan het gemeenschappelijk orgaan geen zelfstandige rol vervullen namens de 32 gemeenten. Een regeling op basis van een gemeenschappelijk orgaan is meestal eenvoudig van aard en met een enkelvoudig, beperkt omschreven doelstelling. Het gemeenschappelijk orgaan kent verder geen geleed bestuur. De beperkingen die dat met zich brengen worden bij de bedrijfsvoeringsorganisatie besproken.

Geconcludeerd mag worden dat de constructie van de centrumgemeente en het gemeenschappelijk orgaan niet de aangewezen vormen van samenwerking zijn om vorm te geven aan het doelgroepenvervoer in de provincie Limburg. Beide vormen kennen teveel beperkingen, welke beperkingen een effectieve en efficiënte uitwerking van het doelgroepenvervoer in de weg staan. Resteren er nog twee vormen van samenwerking in het kader van de Wgr die hierna besproken worden: de bedrijfsvoeringsorganisatie en het openbaar lichaam.



capra

- bedrijfsvoeringsorganisatie vs openbaar lichaam -

Gelet op voorgaande zijn de centrumgemeenteconstructie en het gemeenschappelijk orgaan niet de aangewezen samenwerkingsvormen om de regiecentrale vorm te geven. Dit houdt in dat er nog twee vormen van samenwerking in het kader van de Wgr resteren, de bedrijfsvoeringsorganisatie en het openbaar lichaam. Deze worden hierna gezamenlijk besproken zodat op onderdelen de voor- en nadelen die aan beide samenwerkingsvormen zitten, besproken kunnen worden.

Omdat het voornemen is dat de organisatie die belast zal worden met de uitvoering van de regiecentrale zelfstandig aan het rechtsverkeer gaat deelnemen en bovendien personeel in dienst zal hebben, zal er gekozen moeten worden voor een orgaan met rechtspersoonlijkheid. Tot 1 januari 2015 kende de Wgr daartoe maar één mogelijkheid, namelijk het openbaar lichaam (artikel 8, eerste lid Wgr) een tweede variant met rechtspersoonlijkheid in de Wgr opgenomen, de Bedrijfsvoeringsorganisatie ((BVO) artikel 8, derde lid Wgr). De BVO is in de Wgr gekomen als gevolg van de sterke behoefte vanuit de samenwerkingspraktijk om in de Wgr een nieuwe vorm van samenwerking te introduceren die beter is toegesneden op gemeenschappelijke regelingen gericht op bedrijfsvoerings- en uitvoeringstaken. De nieuwe bestuursvorm zou over rechtspersoonlijkheid moeten beschikken zonder dat deze gepaard gaat met een zware bestuursstructuur en bestuurssamenstelling, zodat recht wordt gedaan aan de bedrijfsmatige aard van de taken, bijvoorbeeld personeel, informatievoorziening, organisatie, financiën, inkoop, en huisvesting. Ook zouden de uitvoerende taken zonder of met geringe beleidsmatige component onder het bereik van de bedrijfsvoeringsorganisatie gebracht kunnen worden, omdat dergelijke taken naar aard geen of weinig bestuurlijke aansturing en controle vragen in de vorm van een samenwerkingsverband met een gelede structuur. Voorgaande is deels ontleend aan de memorie van toelichting op artikel 8, derde lid Wgr (Kamerstukken II, 33 597, nr. 3, pagina 16).

De BVO kent een bestuur en geen geleed bestuur zoals bij een openbaar lichaam dat bestaat uit drie bestuursorganen: algemeen bestuur, dagelijks bestuur en de voorzitter. Er is binnen een BVO enkel een ongeleed bestuur dat bestaat uit de vertegenwoordigers van de colleges van de deelnemers in de BVO. Verder is het van belang te vermelden dat een BVO enkel getroffen kan worden als collegeregeling. De BVO in de vorm van een raads-, burgemeesters- of gemengde regeling is niet mogelijk. In beginsel zou een BVO geschikt kunnen zijn om daarbinnen de regiecentrale vorm te geven. Maar vooraleer daar een keuze voor gemaakt kan worden, zal eerst bezien moeten worden welke bevoegdheden vanuit de gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling worden overgedragen.

Vooralsnog wordt er gesproken om het vervoer op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning, Wet op de expertisecentra, Wet op het primair onderwijs en de Wet op het voortgezet onderwijs bij de regiecentrale onder te brengen. Ten aanzien van de Wmo kan nog worden opgemerkt dat aanvankelijk enkel het Wmo-vervoer in de samenwerking wordt betrokken en dat begeleid vervoer op grond van de Wmo op een later tijdstip volgt. In de vier hiervoor genoemde wetten is het college verantwoordelijk voor het vervoer. Dat de uitvoering van wetgeving



capra

in medebewind door het college dient te geschieden, is het gevolg van de dualisering die in 2002 is ingevoerd in de Gemeentewet (Wet dualisering gemeentebestuur (Stb. 2002,111)) alsmede door de invoering in 2006 van de Wet dualisering gemeentelijke medebewindsbevoegdheden (Stb. 2005, 530 en 531). Mocht op een later tijdstip de bevoegdheden op grond van de Jeugdwet en de Participatiewet worden overgedragen, dan betreft het hier nog steeds de overdracht van collegebevoegdheden. Gelet op het feit dat hier sprak is van overdracht van collegebevoegdheden, is het mogelijk om bij de uitvoering van de taken van de organisatie gebruik te maken van de BVO op grond van de Wgr.

Zoals hiervoor al is aangegeven kent een BVO geen geled bestuur dus geen verdeling in drie bestuursorganen, een algemeen en dagelijks bestuur en een voorzitter en dat betekent dat er één bestuur is dat bestaat uit (in beginsel) 32 vertegenwoordigers van de colleges van de deelnemende gemeenten in de gemeenschappelijke regeling. Wil een bestuur wel vat houden op de bedrijfsvoering dan kan niet enkel tweemaal per jaar worden vergaderd voor de begroting en de jaarrekening. Er zullen ook uitvoeringszaken in het bestuur aan de orde moeten komen hetgeen met zich brengt dat meerdere malen in het jaar vergaderd moet worden. Vinden de gemeenten dat een te groot aantal om met regelmaat bijeen te komen voor een vergadering, dan kunnen de gemeenten ervoor kiezen dat één vertegenwoordiger namens meerdere gemeenten deel uitmaakt van het bestuur. Mogelijk is dit een brug te ver, omdat dit gevoelens oproept die de discussie over (het ontbreken van) de democratische legitimatie weer aanwakkeren.

Als een bestuur van 32 leden regelmatig bijeen moet komen om uitvoeringsbesluiten te nemen, dan kan men zich voorstellen dat dit een (te) grote belasting legt op de bestuurders wier agenda's toch al vol zitten. De ervaring leert dat vergaderingen een algemeen bestuur dat bestaat uit een groot aantal leden vaak geen doorgang kunnen vinden omdat het vereiste quorum niet aanwezig is en om die reden niet tot besluitvorming kan worden overgegaan. Er moet dan een nieuwe vergadering worden uitgeschreven waar met het dan aanwezig aantal leden, vaak beneden het hiervoor genoemde quorum, wel besluiten genomen kunnen worden. Het aantal aanwezige leden is dan meestal zo laag dat slechts een kleine groep bestuurders besluiten neemt. Ook dit komt de democratische legitimatie van de besluitvorming niet ten goede.

Gelet op de taken die binnen de organisatie moeten worden uitgevoerd kan worden vastgesteld dat daarbij een duidelijk onderscheid valt te maken tussen beleidsmatige taken die bij het algemeen bestuur thuis horen en uitvoerende taken die aan een dagelijks bestuur kunnen worden toebedeeld. Gelet ook op de praktische uitvoerbaarheid kan ik mij voorstellen dat er wel behoefte bestaat aan een dagelijks bestuur dat op hoofdlijnen met de uitvoerende taken aan de slag gaat en dat het algemeen bestuur zich met beleid en begroting van de gemeenschappelijke regeling bezighoudt.

De voorkeur gaat er dan ook naar uit een gemeenschappelijke regeling te treffen in de vorm van een openbaar lichaam op grond van artikel 8, eerste lid Wgr, met een geled bestuur bestaande uit een algemeen- en een dagelijks bestuur en een voorzitter als bestuursorganen. Bijkomend voordeel van de keuze voor een openbaar lichaam op grond van artikel 8, eerste lid Wgr, is dat de gemeenschappelijke regeling naar de toekomst toe het meest flexibel blijft omdat met de keuze voor



het openbaar lichaam, daar ook raadsbevoegdheden aan kunnen worden overgedragen wanneer daar behoefte toe bestaat.



capra

4. Samenwerken binnen een openbaar lichaam

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op het vormgeven van de samenwerking tussen de gemeenten binnen een openbaar lichaam.

Samenwerken houdt in dat de gemeenten ook moeten inzetten om tenminste een aantal vormen van doelgroepenvervoer bij de regiecentrale onder te brengen. Voorgesteld wordt dat iedere gemeente het Wmo-vervoer en het leerlingenvervoer bij de regiecentrale onderbrengt en dat ook op een zo kort mogelijke termijn. Nu lopen de afspraken die de verschillende gemeenten voor hun doelgroepenvervoer hebben gemaakt niet synchroon, maar dit moet beperkt worden tot een minimum. Dit houdt ook in dat de gemeenten die contractafspraken hebben met vervoerders geen gebruik meer moeten maken van hun optie om de overeenkomst nog verder te verlengen. Er moet immers een basis gevormd worden op grond waarvan de gezamenlijke op te richten organisatie bestaanszekerheid toekomt. Eerst dan kan uitvoering gegeven worden aan een effectiever en efficiënter doelgroepenvervoer, een van de genoemde uitgangspunten voor de samenwerking.

Naast het doelgroepenvervoer dat iedere gemeenten bij de regiecentrale onderbrengt, blijft er ruimte bestaan dat de regiecentrale voor die gemeente die daar om verzoeken, maatwerk aanbiedt. Deze opdrachten vanuit gemeenten worden op basis van individuele afspraken tussen het openbaar lichaam en de desbetreffende gemeente gemaakt. Het streven zal er wel op gericht blijven dat waar samengewerkt kan worden, dit ook gestalte kan krijgen.

Binnen de provincie Limburg werken een 10-tal gemeenten al geruime tijd samen in Omnibuzz voor de uitvoering van de regiotaxi. Omnibuzz is een gemeenschappelijke regeling in de vorm van een openbaar lichaam en is door deze 10 gemeenten getroffen. De gemeenschappelijke regeling Omnibuzz (GR Omnibuzz) is een collegeregeling waaraan de deelnemende gemeenten (colleges) hun bevoegdheden voor het WMO-vervoer (regiotaxi) hebben overgedragen.

De taak van de colleges inzake doelgroepenvervoer in de nieuwe situatie, vormgegeven in de regiecentrale, kan door de GR Omnibuzz worden uitgevoerd, maar 32 gemeenten kunnen ook besluiten om een nieuwe gemeenschappelijke regeling te treffen. Dit laatste zou betekenen dat de GR Omnibuzz wordt opgeheven en geliquideerd. Wil de nieuw te treffen gemeenschappelijke regeling de medewerkers, inventaris, software e.d. overnemen dan behoort dat uiteraard tot de mogelijkheden. Deze overdracht van activa en passiva van Omnibuzz naar de nieuw getroffen gemeenschappelijke regeling dient op basis van overeenkomsten plaats te vinden. Hierbij kan de Belastingdienst van oordeel zijn dat over bepaalde overdrachten van goederen, zo ook bij bijvoorbeeld software, BTW in rekening dient te worden gebracht. Verder dient het vermogen van de GR-Omnibuzz vereffend te worden.

Het is eenvoudiger om de bestaande GR Omnibuzz te gebruiken voor het onderbrengen van de regiecentrale voor het doelgroepenvervoer. Er hoeft geen gemeenschappelijke regeling geliquideerd en ontmanteld te worden. Er behoeven geen overeenkomsten gesloten te worden ten aanzien van overname van personeel, inventaris software et cetera. Het is eenvoudiger een bestaande gemeenschappelijke regeling te gebruiken. Dit wil overigens niet zeggen dat het treffen



capra

van een nieuwe gemeenschappelijke regeling niet aan de orde zou kunnen zijn. Mochten alle gemeenten daarvoor kiezen, dan is deze optie zeker uitvoerbaar.

Stel dat de GR Omnibuzz gebruikt gaat worden om de regiecentrale in onder te brengen dan zullen de gemeenten die willen toetreden tot de GR Omnibuzz daartoe formeel een verzoek moeten doen bij het algemeen bestuur van de GR Omnibuzz en het algemeen bestuur zal de voorwaarden moeten bepalen waaronder de nieuwe gemeenten kunnen toetreden. Formeel is dit zo maar feitelijk zal het geheel anders benaderd worden. Sterker nog, momenteel is al een stuurgroep gevormd ter voorbereiding op de samenwerking van 32 gemeenten voor het doelgroepenvervoer. Het is een proces dat vorm gegeven gaat worden door de 32 deelnemende gemeenten en voor het draagvlak is het van belang dat alle gemeenten daar ook daadwerkelijk bij betrokken zijn. De voorwaarden waaronder de samenwerking vorm wordt gegeven, zal deels worden vastgelegd in de gemeenschappelijke regeling, dat is de basis, deels in verordeningen en regelingen en voor het overige in besluiten die door het algemeen of dagelijks bestuur van die gemeenschappelijke regeling worden genomen. Uitgaande van het feit dat er aansluiting wordt gezocht bij de GR Omnibuzz betekent dit dat het volgende aan de gemeenten moet worden voorgelegd.

De GR Omnibuzz zal op onderdelen gewijzigd moeten worden zodat deze aansluit bij de nieuwe praktijk, namelijk dat Omnibuzz uitvoering gaat geven aan de regiecentrale. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden over welke bevoegdheden er van de gemeente aan de GR (Omnibuzz) moeten worden overgedragen. Mogelijk zullen er afspraken gemaakt gaan worden over de samenstelling van het dagelijks bestuur, wie er voorzitter wordt et cetera.

Binnen de GR Omnibuzz hebben de deelnemende gemeenten binnen het algemeen bestuur elk een of meerdere stemmen, afhankelijk van het aantal inwoners dat iedere gemeente heeft. Nu heeft iedere gemeente één stem en wanneer een gemeente meer dan 50.000 inwoners heeft, dan krijgt deze gemeente één stem extra voor elke 20.000 inwoners meer dan de eerder genoemde 50.000 inwoners.

Verder zullen er afspraken gemaakt moeten worden over de financiering van de gemeenschappelijke regeling. Enerzijds moeten er middelen beschikbaar komen om uitvoering te kunnen geven aan de werkzaamheden van de organisatie en anderzijds heeft de financiering betrekking op het weerstandsvermogen dat de nieuwe organisatie dient te hebben. De GR Omnibuzz heeft op dit moment een eigen vermogen opgebouwd dat voldoende is om een tegenvaller op te kunnen vangen. Het eigen vermogen is voldoende om thans binnen Omnibuzz als weerstandsvermogen te kunnen dienen. Wat het weerstandsvermogen van de nieuwe organisatie zou moeten zijn, wat dit betekent voor het thans opgebouwde vermogen van de GR Omnibuzz en de bijdrage van de toetredende gemeenten, is een zaak die nauwkeurig bekeken dient te worden. Om die reden is het aangewezen om daar waar bepaling van de waarde van de GR Omnibuzz aan de orde is, een registeraccountant bij te betrekken. De wijze waarop de bijdrage voor de bedrijfsvoering van de gemeenschappelijke regeling moet worden vormgegeven is eveneens onderwerp van overleg waarbij het de voorkeur verdient enkele controllers vanuit de deelnemende gemeenten te betrekken.



capra

De colleges van de thans deelnemende gemeenten zullen moeten besluiten tot wijziging van de GR Omnibuzz. Hiervoor dienen de colleges toestemming te verkrijgen van de raden op grond van artikel 1, tweede lid Wgr. De colleges van de gemeenten die nog geen deelnemer zijn in de GR Omnibuzz zullen formeel een verzoek moeten doen om toe te treden tot de GR Omnibuzz. Ook zij zullen hiervoor toestemming moeten verkrijgen van hun raden. Dit onder overlegging van de voorwaarden waaronder zij kunnen toetreden tot de GR Omnibuzz. Zoals hierboven als is aangegeven zijn dit de formele stappen. In de praktijk zal het anders lopen omdat 32 gemeenten gezamenlijk uitvoering gaan geven aan het doelgroepenvervoer. De 32 gemeenten zullen het met elkaar eens moeten worden over onder welke voorwaarden deze samenwerking vorm zal krijgen. Dit is niet iets dat door 10 gemeenten aan de 22 andere gemeenten kan worden opgelegd. Dit is iets waartoe gezamenlijk wordt besloten door alle 32 gemeenten. Ze worden partners in het doelgroepenvervoer.



capra

5. En nu verder

Gelet op voorgaande wordt geadviseerd om de samenwerking tussen de gemeenten voor het doelgroepenvervoer vorm te geven middels een openbaar lichaam in het kader van de Wgr. Na deze keuze komt het erop aan om de samenwerking ook inhoudelijk vorm te gaan geven. De inhoud van de te treffen of te wijzigen gemeenschappelijke regeling is vorm te geven als de gemeenten overeenstemming hebben over hoe de samenwerking daadwerkelijk inhoudelijk vorm wordt gegeven. Eerst tot opstelling van de tekst voor een gemeenschappelijke regeling kan worden overgegaan als deze discussie is gevoerd.

J.C.M. de Roover

Draagvlakverkenning Doelgroepenvervoer Limburg

**Hub Meijers
1 oktober 2015**

1. Opdracht

De Stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg heeft mij gevraagd om te verkennen of er draagvlak is bij de portefeuillehouders doelgroepenvervoer voor:

Een gezamenlijke aanpak voor het doelgroepenvervoer op de schaal van Limburg waarbij

- Voor de aansturing gekozen wordt voor het zo te noemen regiemodel en voor de
- Bestuurlijke sturing geopteerd wordt voor een regeling op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr)

Daarnaast heb ik gesondeerd of er draagvlak is voor het opschalen van de fungerende gemeenschappelijke regeling: Omnibuzz.

2. Bevindingen

Regiemodel

Er is een absoluut draagvlak om te kiezen voor het regiemodel. Alle portefeuillehouders kiezen ervoor om in het perspectief van de in gang gezette kanteling van Wmo en zorg ook op het terrein van het doelgroepenvervoer een sturende rol te vervullen. Ook de toekomstige integratie van andere vervoersstromen (leerlingenvervoer en zorgvervoer) vragen een stevige bestuurlijke inzet.

Bij die absolute keuze passen ook een aantal kanttekeningen;

1. Het is van groot belang dat tijdig de noodzakelijke marktkennis wordt ingebracht.
2. In deze opstartfase is een sturende rol van de overheid gewenst. De vraag is of die rol niet kan afnemen op het moment dat er sprake is van going concern.

Schaal

Een grote meerderheid is ervan overtuigd dat Limburg de schaal is waarop deze taak moet worden georganiseerd. Een kleine minderheid opteert voor de regio's zuid en midden/noord. Iedereen acht het van groot belang dat de in te richten organisatie goed moet kunnen performen op de verschillende schaalniveaus (lokaal, sub regionaal en provinciaal)

Een aantal kanttekeningen die hierbij gemaakt kunnen worden;

1. Voorkom dat de nieuwe organisatie te ver af komt te staan van gemeentelijk beleid en wensen.
2. Richt de organisatie zo in dat in voldoende mate is voorzien in lokale en regionale gebiedskennis.
3. Hou voldoende rekening met de verschillen tussen regio's en de verschillen tussen stedelijk en platteland.

Bestuurlijk model

Over de wijze waarop de nieuwe organisatie bestuurlijk vormgegeven moet worden divergeren de meningen. Dat er gebruik gemaakt moet worden van de Wgr is daarbij minder omstreden. Nagenoeg iedereen is van oordeel dat een centrumgemeente en de overheids- nv minder voor de hand liggen. Een meerderheid opteert daarbij voor een openbaar lichaam en een minderheid voor de bedrijfsvoeringsorganisatie. Een werkend compromis zou kunnen zijn de keuze voor een openbaar lichaam waarbij in materiele zin zo weinig mogelijk sprake is van gelaagd bestuur

Draagvlakverkenning Doelgroepenvervoer Limburg

Ook ten aanzien van dit aspect een aantal kanttekeningen:

1. Bevorder vanaf de start een betrokken bestuurlijke participatie en voorkom dat (het merendeel van) de portefeuillehouders te ver van de organisatie af komen te staan.
2. Hou de gemeenteraden geïnformeerd en betrokken.

Omnibuzz

Omnibuzz is bij veel portefeuillehouders onbekend en een groot aantal is niet bij voorbaat tegen de eventuele opschaling/verandering van de gemeenschappelijke regeling naar de Limburgse schaal. Er zijn echter ook duidelijke bezwaren geuit tegen een dergelijke route. De meest voor de hand liggende route is een nieuwe gemeenschappelijke regeling. Bij de inrichting van de nieuwe organisatie is het aan te bevelen om de expertise en het equipment van Omnibuzz over te nemen.

3. Aanvullende opmerkingen/adviezen

1. SROI

Het doelgroepenvervoer en de sturende rol die de gemeenten daarin willen nemen biedt uitstekende randvoorwaarden om een hoge mate van SROI te realiseren. De sector vervoer biedt goede mogelijkheden voor werk voor mensen aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Het verdient aanbeveling deze mogelijkheden aan de voorkant van het traject te bezien teneinde in het aanbestedingstraject succesvol te kunnen zijn.

2. Leerlingenvervoer

Een aantal gemeenten geeft er de voorkeur aan om reeds bij de start het leerlingen-vervoer te kunnen integreren. Die mogelijkheid is niet voorzien. Te overwegen valt of voor een beperkt aantal gemeenten middels pilots de integratie van hun leerlingenvervoer gefaciliteerd kan worden per 01-01-2017.

3. Betrokkenheid gemeenteraden

Het is van belang om de gemeenteraden mee te nemen in dit proces. Dat kan naar mijn mening via subregionale of lokale informatiesessies. Daarnaast kunnen de raadsinformatiebrieven er zorg voor dragen dat raadsleden geïnformeerd blijven.

4. Marktkennis

Door diverse wethouders wordt de vraag gesteld (in casu wordt betwijfeld) of er wel voldoende marktkennis voorhanden is. Het is van belang om tijdig die noodzakelijke marktkennis te incorporeren in het proces en in de opbouw van de nieuwe organisatie. Voor een deel is er kennis en expertise beschikbaar (onder andere Omnibuzz) en daarnaast zal additionele marktkennis moeten worden geworven.

Toelichting Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (versie 151210)

Inleiding

Voordat wordt toegekomen aan de bespreking van de inhoud van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR Omnibuzz) wordt stilgestaan bij de aanleiding die tot de thans voorliggende GR Omnibuzz heeft geleid. De aanleiding tot de wijziging van deze GR is gelegen in het feit dat 32 gemeenten gaan samenwerken in de GR Omnibuzz om gezamenlijk uitvoering te geven aan het doelgroepenvervoer binnen de provincie Limburg. Daarbij hebben de gemeenten de ambitie uitgesproken om ten aanzien van het doelgroepenvervoer zo veel mogelijk samen te werken en de uitvoering daarvan bij Omnibuzz onder te brengen.

Er is gekozen om de thans geldende GR Omnibuzz, waarin tien gemeenten samenwerken op het gebied van WMO-vervoer, te wijzigen 22 gemeenten toetreden tot deze gewijzigde GR.

Het doelgroepenvervoer zal meer gaan omvatten dan het WMO-vervoer.

Hoofdstuk 1 Algemeen

Na de bekende overwegingen en de begripsbepalingen zoals die zijn opgenomen in artikel 1 is in artikel 2 bepaald dat de samenwerking vorm krijgt in een openbaar lichaam op grond van artikel 8, eerste lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). De thans geldende GR had de naam Omnibuzz, besloten is deze naam te handhaven.

Hoofdstuk 2 Belang, taken en bevoegdheden

In artikel 3 is het te behartigen belang opgenomen. Hierin ligt de taakstelling besloten die de deelnemende gemeenten opdragen aan Omnibuzz. Hierbij dient te worden opgemerkt dat in het kader van deze samenwerking geen bevoegdheden van de gemeentebesturen worden overgedragen. Er is hier sprake van taken die de colleges van de 32 gemeenten opdragen aan de GR Omnibuzz. Omnibuzz gaat voor deze 32 gemeenten uitvoering geven aan het doelgroepenvervoer. Van belang is op te merken dat Omnibuzz niet bepaalt wie aanspraak kan maken op het doelgroepenvervoer dat door de gemeenten wordt betaald en door Omnibuzz wordt uitgevoerd. De gemeenten hebben de indicerende taak en bepalen wie derhalve toegang heeft tot het doelgroepenvervoer. Daarnaast kan het voorkomen dat een inwoner uit een van de deelnemende gemeenten op grond van een bijzondere wet rechtstreeks aanspraak kan maken op het door Omnibuzz geregelde doelgroepenvervoer.

In het tweede lid van artikel 3 is bepaald dat de colleges voor zover dat nog niet is geschied, de regie en de uitvoering van het doelgroepenvervoer op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 de Wet op het primair onderwijs, de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet op de expertisecentra, met ingang van 11 december 2016, opdragen aan Omnibuzz. Immers op 10 december 2016 lopen de contracten af voor het WMO-vervoer. In de praktijk wordt het meestal aangeduid als het WMO-vervoer en het leerlingenvervoer. Het is echter zo dat een aantal gemeenten nog verplichtingen heeft die over de datum van 11 december 2016 heengaan. Daarvoor is afgesproken dat deze gemeenten de bestaande contracten niet meer zullen verlengen. Dit betekent derhalve dat zodra een contract over het leerlingenvervoer expireert, deze gemeenten de regie en uitvoering van het leerlingenvervoer onderbrengen bij Omnibuzz en dus geen gebruik zullen maken van de mogelijkheid om tot contractverlenging met bestaande partijen over te gaan. Dit is verwoord in het vierde lid van artikel 3.

In het derde lid van artikel 3 is de ambitie voor de samenwerking tussen de 32 gemeenten opgenomen. De ambitie is dat zoveel mogelijk vormen van doelgroepenvervoer, de regie en de uitvoering door Omnibuzz plaatsvindt. Dit betekent dat in de toekomst Omnibuzz voor alle deelnemende gemeenten meer dan alleen het WMO- en het leerlingenvervoer gaat uitvoeren.

Het vijfde lid van artikel 3 is opgenomen om te bepalen dat wanneer niet alle gemeenten een bepaalde vorm van doelgroepenvervoer afnemen, Omnibuzz ten aanzien van deze specifieke gemeentelijke opdrachten op maat toegesneden dienstverleningsovereenkomsten sluit met deze gemeenten.

In het zesde lid van artikel 3 is bepaald dat Omnibuzz met toestemming van het Dagelijks Bestuur andere vormen van groepsvervoer voor derden, niet zijnde een van de 32 deelnemende gemeenten, kan verzorgen. Omnibuzz zal dan met die derde partij een specifiek daartoe opgestelde dienstverleningsovereenkomst sluiten.

Als gevolg van de opgedragen taken in artikel 3 zal Omnibuzz een aantal werkzaamheden uitvoeren welke zijn weergegeven in artikel 4 van deze regeling. Hier wordt stil gestaan bij de leden 2 en 3 van artikel 4. Omdat er geen sprake is van overdracht van bevoegdheden, maar van het uitvoeren van taken ten behoeve van gemeenten, zal Omnibuzz met de gemeenten dienstverleningsovereenkomsten sluiten. Tijdens het overleg dat voorafging aan de wijziging van de GR Omnibuzz, is nadrukkelijk aangegeven dat dit niet moet leiden tot 32 verschillende dienstverleningsovereenkomsten. Dit heeft erin geresulteerd dat het Algemeen Bestuur de uitgangspunten voor de 32 dienstverleningsovereenkomsten zal vaststellen waarbij aan de dienstverlening voor de 32 gemeenten eenzelfde dienstverleningsovereenkomst ten grondslag zal liggen. Tot slot wordt hierbij nog opgemerkt dat een vorm van een service level agreement onderdeel kan uitmaken van de dienstverleningsovereenkomst die gesloten wordt tussen de gemeenten en Omnibuzz.

Hoofdstuk 3 Bestuur: organen, samenstelling werkwijze en bevoegdheden

In artikel 5 e.v. zijn bepalingen opgenomen over het bestuur en het besturen van de GR Omnibuzz waarbij aandacht wordt besteed aan de samenstelling, de werkwijze en de bevoegdheden van deze organen. Zoals in artikel 2 van deze regeling al is aangegeven, is de GR een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 8, eerste lid van de Wgr. Dit betekent dat het openbaar lichaam drie bestuursorganen kent, namelijk een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en een voorzitter. In de artikelen 5 tot en met 8 zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot het algemeen bestuur. Dit zijn algemene bepalingen die gebaseerd zijn op de Wgr. Ten aanzien van het algemeen bestuur wordt hier een tweetal onderwerpen nader besproken, namelijk de stemverhouding binnen het bestuur en de informatie- en verantwoordingsplicht van (de leden van) het algemeen bestuur.

In artikel 6, derde lid, is de stemverhouding opgenomen binnen het algemeen bestuur. Er is uitgebreid over deze stemverhouding gesproken en dit heeft erin geresulteerd dat iedere gemeente één stem krijgt en dat voor iedere volle 20.000 inwoners boven het aantal van 50.000 een extra stem wordt toegekend. De besluiten in het algemeen bestuur worden genomen met een gewone meerderheid van stemmen.

Het tweede onderdeel ten aanzien van het algemeen bestuur dat hier aan de orde wordt gesteld, is de informatie- en de verantwoordingsplicht van het Algemeen Bestuur aan de colleges en raden van de deelnemende gemeenten. De democratische legitimatie in relatie tot bestuurlijke samenwerking staat steeds meer ter discussie. Om de invloed van de colleges en de raden op gemeenschappelijke regelingen te vergroten zijn bij de laatste wijziging van de Wgr de bepalingen daaromtrent weer verder aangescherpt. Deels komen deze terug in deze gemeenschappelijke regeling en deels zijn deze terug te vinden in de Wgr zelf. Het algemeen bestuur dient aan de raden en colleges van de gemeenten de inlichtingen te verstrekken die men nodig heeft om daadwerkelijk uitvoering te kunnen geven aan de verantwoordelijkheden die raden en colleges hebben. Een lid van het algemeen bestuur zal aan zijn raad of aan zijn college ook verantwoording moeten afleggen voor het gevoerde beleid.

In de artikelen 9 t/m 12 zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot het dagelijks bestuur. De deelnemende gemeenten hebben er voor gekozen om te komen tot de instelling van een dagelijks bestuur dat bestaat uit zeven leden, waarvan vier leden zullen worden aangewezen door de leden uit het algemeen bestuur die afkomstig zijn uit gemeenten in Zuid-Limburg en drie leden van het dagelijks bestuur zullen worden aangewezen door de leden afkomstig uit de gemeenten in Midden- en Noord-Limburg.

De voorzitter maakt ook onderdeel uit van het dagelijks bestuur, hetgeen betekent dat wanneer de voorzitter afkomstig is uit een gemeente van Midden- of Noord- Limburg, deze gemeenten nog twee dagelijks bestuursleden uit hun midden kunnen voordragen voor benoeming als lid van het dagelijks bestuur. Komt de voorzitter uit Zuid-Limburg dan betekent dit dat de gemeenten uit Zuid-Limburg nog drie leden voor het dagelijks bestuur kunnen voordragen.

De taken en de daaraan gekoppelde bevoegdheden van het dagelijks bestuur zijn beschreven in artikel 11. Hierbij is van belang stil te staan bij het derde lid van artikel 11. Hierin is bepaald dat Omnibuzz en in het bijzonder het dagelijks bestuur, geen bezwaarschriften zal behandelen die gaan over het wel of niet aanspraak kunnen maken op een vorm van doelgroepenvervoer. Omnibuzz zal deze bezwaren doorsturen naar het bevoegd gezag dat wel bevoegd is de bezwaren te behandelen.

Ten aanzien van de informatie- en verantwoordingsplicht voor het DB is met de laatste wetwijziging van de Wgr ook het nodige veranderd. Het dagelijks bestuur zal ook aan de colleges en raden of leden van de raden van de deelnemende gemeenten informatie dienen te verstrekken indien daarom wordt gevaagd. Het dagelijks bestuur heeft geen verantwoordingsplicht richting de raden, enkel een inlichtingenplicht. Het dagelijks bestuur heeft wel een verantwoordingsplicht richting het algemeen bestuur en dat kan ook betekenen dat het algemeen bestuur het vertrouwen in een of meerdere leden van het dagelijks bestuur opzegt.

Artikel 13 van deze regeling ziet op de voorzitter en in dit artikel zijn de veelal voorkomende bepalingen opgenomen, die gelden voor de functie en taken van de voorzitter. Wel wordt hier gewezen op het zesde lid van artikel 13, waarin aan de voorzitter ook de verplichting heeft om inlichtingen te verstrekken aan een of meer raden van de deelnemende gemeenten als daarom wordt verzocht. Ook hier is het zo dat de voorzitter geen verantwoordingsrelatie heeft naar de raden of colleges van deelnemende gemeenten, maar echter wel een verantwoordingsplicht heeft, net als de overige leden van het dagelijks bestuur, aan het algemeen bestuur.

Hoofdstuk 4 Organisatie en personeel

In de artikelen 14 en 15 is de (inrichting van de) organisatie en het personeel dat binnen de organisatie werkzaam is, geregeld. Artikel 14 gaat met name over de positie van de directeur en de relatie tussen de directeur en het Dagelijks Bestuur. Artikel 15 bepaalt dat het Dagelijks Bestuur optreedt als bevoegd gezag ten aanzien van het personeel en dat de CAR/UWO, de arbeidsvoorwaardenregeling voor personeel van gemeenten, van toepassing is verklaard voor het personeel binnen Omnibuzz.

Hoofdstuk 5 Financiën

Hoofdstuk 5 ziet op de financiën van de gemeenschappelijke regeling. Ten aanzien van de financiën van de gemeenschappelijke regeling, daaronder ook wordt begrepen de begroting alsmede de jaarrekening, is met de laatste wetwijziging weer gedetailleerd geregeld in de Wgr. Daarbij zijn ook de data vervroegd waarop bijvoorbeeld de begroting door het dagelijks bestuur aan gemeenten moet worden aangeboden. Hierdoor hebben de gemeenteraden een ruimere tijd om hun zienswijze te geven op de voorgestelde begroting en het financiële beleidskader.

In de regeling is in artikel 18 bepaald hoe de kosten over de deelnemende gemeenten verdeeld worden. De kosten die direct verbonden zijn aan het vervoer van inwoners van de deelnemende gemeenten worden direct één op één doorberekend aan de gemeente waaruit de inwoner afkomstig is. Voor de kosten die voortvloeien uit personeel en beheer en die dus verbonden zijn aan het te behartigen belang zoals dat in artikel 3 van deze regeling is opgenomen, is een verdeelsleutel vastgesteld die in de gemeenschappelijke regeling is opgenomen. De kosten verbonden aan personeel en beheer worden verdeeld volgens een bepaalde in de regeling opgenomen sleutel die in artikel 18, eerste lid is opgenomen. 50% van de kosten voor personeel en beheer worden naar rato van het aantal inwoners per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben verdeeld. Het aantal inwoners wordt bepaald aan de hand van de cijfers die het Centraal Bureau voor de Statistiek jaarlijks beschikbaar stelt. De andere helft van de kosten wordt berekend naar rato van het aantal gebruikers per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben. Wat onder gebruiker moet worden verstaan is opgenomen in het tweede lid van artikel 18.

Hoofdstuk 6 Toetreding, uittreding, wijziging en opheffing

In hoofdstuk 6 is de toetreding tot en de uittreding, wijziging en opheffing van de regeling opgenomen. Dit zijn bepalingen die voornamelijk ook voortvloeien uit de Wgr. Ten aanzien van de uittreding is in artikel 22, tweede lid, 1 opgenomen dat een toegetreden lid niet binnen vijf jaar kan uittreden. Deze bepaling is opgenomen om er zorg voor te dragen dat de 32 gemeenten gezamenlijk gedurende ten minste een periode van vijf jaar met elkaar uitvoering willen geven aan het doelgroepenvervoer. Hiermee krijgt Omnibuzz de kans om gedurende deze periode te werken aan een organisatie die volledig geëquipeerd is om uitvoering te geven aan de opgedragen taken. Mocht na vijf jaar echter een gemeente uittreden dan zullen ook de gevolgen van het uittreden aan de uittredende gemeente worden doorberekend.

Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotbepalingen

Ook dit is een traditioneel hoofdstuk waarvan de bepalingen grotendeels voortvloeien uit de Wgr. In artikel 26 is een geschillenregeling opgenomen die maakt dat eerst wordt getracht zelf het geschil op te lossen alvorens de gang gemaakt wordt naar het college van Gedeputeerde Staten van Limburg.

In artikel 27 is bepaald dat de gemeente Sittard-Geleen zorgdraagt voor toezending van een volledig exemplaar van de gemeenschappelijke regeling aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg en dat deze gemeente ervoor zorgdraagt dat de regeling tijdig bekend wordt gemaakt door middel van opname in de Staatscourant.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor de overgangsbepaling. Hier geldt een specifieke situatie. De gewijzigde GR Omnibuzz ziet voor de periode na de inwerkingtreding ervan tot het moment dat de nieuwe duur voor het doelgroepenvervoer regiotaaxi is aangebroken per 11 december 2016 (de zogenaamde overgangperiode) op de volgende taakstellingen:

- belangen- en taakbehartiging voor de periode na inwerkingtreding van de wijziging en toetreding tot 11 december 2016 loopt voor de *10 huidige deelnemende colleges* de nu geldende taakuitvoering door Omnibuzz gewoon door;
- voor *alle 32 deelnemende colleges* dient Omnibuzz uitvoering te geven aan het voorbereiden en uitvoeren van de aanbestedingsprocedure doelgroepenvervoer regiotaaxi;
- het operationaliseren van de organisatie en regietaak, gericht op de belangen- en taakbehartiging voor *alle 32 deelnemende colleges*.

Het voorgaande betekent dat die overgangperiode in 2016 vrij complex wordt: bestuurlijk, organisatorisch en financieel. Om dit proces in goed banen te kunnen leiden is gekozen om een overgangsbepaling in de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling op te nemen.

In die overgangsbepaling wordt geregeld dat

(1) de werking van deze regeling in die overgangperiode voor alle deelnemende gemeenten ziet op de laatste twee hiervoor genoemde taakstellingen

(2) de eerste hierboven genoemde taakstelling enkel geldt voor de 10 huidige deelnemende colleges

(3) voor de onder (2) genoemde taakstelling de samenstelling en werkwijze van de bestuursorganen, de bevoegdheden, verantwoordelijkheden en financiering verlopen op grond van de betreffende bepalingen in de nu geldende gemeenschappelijke regeling.

Op deze wijze wordt erin voorzien, dat binnen het raamwerk van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling de huidige taakstelling en werkwijze kan doorlopen in de overgangperiode.

Deze overgangsbepaling loopt van rechtswege af na de ommekomst van de overgangperiode.

GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING OMNIBUZZ (versie 151210)

De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Beek, Echt-Susteren, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Meerssen, Schinnen, Sittard-Geleen, Stein, Vaals en Valkenburg aan de Geul, ieder voor zover zij voor de eigen gemeente bevoegd zijn:

Overwegende

- dat de colleges van voornoemde gemeenten per 8 december 2005 de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz zijn aangegaan en welke regeling laatstelijk is gewijzigd per (*datum*);
- dat de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Beesel, Bergen, Brunssum, Gennep, Heerlen, Horst aan de Maas, Kerkrade, Landgraaf, Leudal, Maasgouw, Maastricht, Nederweert, Nuth, Onderbanken, Peel en Maas, Roerdalen, Roermond, Simpelveld, Venlo, Venray, Voerendaal en Weert het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz verzocht hebben om tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz te kunnen toetreden;
- dat overleg met de nieuwe toetreders heeft geleid tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz;
- dat de samenwerking is gericht op het gezamenlijk nu en in de toekomst uitvoering geven aan het aan de gemeenten wettelijk opgedragen doelgroepenvervoer in de provincie Limburg;

Gelet op

- artikel 21 van deze gemeenschappelijke regeling
- de Wet gemeenschappelijke regelingen
- de Gemeentewet
- de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
- de Wet op het primair Onderwijs
- de Wet op het voortgezet onderwijs
- de Wet op de expertisecentra.

Gelezen

- de toestemmingsbesluiten van de raden van alle hierboven genoemde gemeenten tot het toetreden respectievelijk het wijzigen van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

BESLUITEN

De gemeenschappelijke regeling Omnibuzz te wijzigen, waardoor deze als volgt komt te luiden:

HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. In deze gemeenschappelijke regeling wordt verstaan onder:
 - a. regeling: de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz;
 - b. wet: de Wet gemeenschappelijke regelingen;
 - c. college(s): het/de college(s) van burgemeester en wethouders die deze regeling hebben getroffen;

- d. de gemeente(n): de gemeente(n) waarvan het/de college(s) deze regeling heeft/hebben getroffen;
- e. de ra(a)d(en): de gemeentera(a)de(en) van de gemeente(n);
- f. gedeputeerde staten: het college van gedeputeerde staten van de provincie Limburg;
- g. doelgroepenvervoer: de niet-openbare vervoerssystemen waarvoor de gemeenten op grond van specifieke wet- en regelgeving verantwoordelijk zijn.

Artikel 2 Openbaar lichaam

1. Voor de uitvoering van deze regeling wordt een openbaar lichaam in de zin van artikel 8. lid 1 van de wet ingesteld.
2. Het openbaar lichaam is genaamd "Omnibuzz" en is gevestigd te Geleen.

HOOFDSTUK 2 BELANG, TAKEN EN BEVOEGDHEDEN

Artikel 3 Te behartigen belang

1. Het openbaar lichaam is ingesteld in het belang van een kwalitatief hoogwaardige en een zo doelmatig mogelijke gezamenlijke regie op en uitvoering van het aan de gemeenten opgedragen doelgroepenvervoer.
2. Ter bevordering van het te behartigen belang dragen de colleges, voor zover nog niet geschied, daartoe de regie over en de uitvoering van het doelgroepenvervoer op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015, de Wet op het primair Onderwijs, de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet op de expertisecentra met ingang van 11 december 2016 op aan Omnibuzz.
3. Gelet op de ambitie van de samenwerking zullen de colleges in beginsel ook toekomstige opdrachten met betrekking tot doelgroepenvervoer die voortkomen uit wet- en regelgeving opdragen aan Omnibuzz.
4. Voor zover de gemeenten nog lopende verplichtingen naar andere partijen hebben ten aanzien van het leerlingenvervoer, dragen deze gemeenten de regie en de uitvoering van hun leerlingenvervoer op aan Omnibuzz, zodra aan de bestaande verplichtingen een einde komt.
5. Het te behartigen belang kan ook inhouden dat gemeenten, al dan niet tezamen, de regie en uitvoering van doelgroepenvervoer op basis van andere wet- en regelgeving dan vermeld in de leden twee en drie van dit artikel opdragen aan Omnibuzz. Hiertoe zal in een dergelijke situatie een dienstverleningsovereenkomst gesloten worden tussen de betreffende gemeente(n) en het openbaar lichaam.
6. Met toestemming van het dagelijks bestuur kan Omnibuzz andere vormen van groepsvervoer voor derden, niet zijnde gemeenten, regelen en uitvoeren. Hiertoe zullen afzonderlijke dienstverleningsovereenkomsten gesloten worden tussen de betreffende derde(n) en het openbaar lichaam.

Artikel 4 Werkzaamheden

1. Ter behartiging van het in artikel 3 genoemde belang verricht het openbaar lichaam voor de gemeenten, de volgende werkzaamheden:
 - a. het voeren van regie over en het uitvoeren van het doelgroepenvervoer voor de gemeenten en eventueel voor derden;
 - b. het voeren van overleg met stakeholders, in het bijzonder met de provincie Limburg, om te komen tot een zo optimaal mogelijk doelgroepenvervoer in de provincie Limburg;
 - c. alle overige werkzaamheden welke ter behartiging van het in artikel 3 genoemde belang noodzakelijk zijn.
2. De in het voorgaande lid vermelde werkzaamheden zullen nader worden neergelegd in dienstverleningsovereenkomsten tussen de betreffende gemeenten en het openbaar lichaam Omnibuzz.
3. Het algemeen bestuur zal daartoe de algemene uitgangspunten voor en voorwaarden van die dienstverleningsovereenkomsten vaststellen.

HOOFDSTUK 3 BESTUUR: ORGANEN, SAMENSTELLING, WERKWIJZE, BEVOEGDHEDEN

Artikel 5 Algemeen bestuur: samenstelling

1. Het algemeen bestuur bestaat uit één lid van elke gemeente, dat evenals diens plaatsvervanger, per gemeente door het college uit zijn midden, wordt aangewezen.
2. De colleges beslissen in de eerste vergadering van hun wettelijke zittingsperiode en na inwerkingtreding van de wijziging van de regeling over de aanwijzing als bedoeld in het vorige lid.
3. Indien tussentijds een vacature in het algemeen bestuur ontstaat, wijst het betreffende college zo spoedig mogelijk een nieuw lid aan met inachtneming van het bepaalde in het tweede lid.
4. Het lidmaatschap van het algemeen bestuur eindigt als de zittingsperiode van het college afloopt, of indien de zittingsperiode van het college tussentijds beëindigd wordt of indien het lidmaatschap van het college, waaruit het betreffende lid afkomstig is, tussentijds beëindigd wordt.
5. Een college kan een door hem aangewezen lid ontslaan door het vertrouwen op te zeggen.
6. In geval van het bestaan van een of meer vacatures blijft het algemeen bestuur bevoegd besluiten te nemen.

Artikel 6 Algemeen bestuur: werkwijze

1. Het algemeen bestuur vergadert ten minste tweemaal per jaar en voorts zo dikwijls als de voorzitter dit nodig acht of ten minste zestien leden dit vragen onder schriftelijke opgave van de te behandelen onderwerpen.

2. Op de vergaderingen van het algemeen bestuur is artikel 22 van de wet van toepassing.
3. In de vergaderingen heeft ieder lid één stem. Voor leden die een gemeente vertegenwoordigen waarvan het inwonertal meer dan 50.000 bedraagt, wordt het stemmenaantal vermeerderd met één stem voor iedere 20.000 inwoners meer. Voor berekening van het aantal inwoners wordt uitgegaan van de door het Centraal Bureau voor de Statistiek opgemaakte bevolkingscijfers per 1 januari van het betreffende jaar.
4. De besluiten van het algemeen bestuur worden genomen bij meerderheid van stemmen.
5. Stemmen zijn niet overdraagbaar.
6. Het algemeen bestuur stelt voor zijn werkzaamheden een reglement van orde vast.

Artikel 7 Algemeen bestuur: bevoegdheden

1. De bevoegdheden die bij de regeling worden op- dan wel overgedragen, berusten bij het algemeen bestuur, tenzij bij wet of in de regeling anders is bepaald.
2. Het algemeen bestuur kan besluiten tot de oprichting van en de deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen, indien dat in het bijzonder aangewezen moet worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang. Het besluit wordt niet genomen dan nadat de raden van de gemeenten een ontwerpbesluit is toegezonden en in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van het algemeen bestuur van het openbaar lichaam te brengen.
3. Het algemeen bestuur kan met toepassing van de artikelen 24 en 25 van de wet commissies van advies dan wel belast met de behartiging van bepaalde belangen instellen.

Artikel 8 Algemeen bestuur: informatie en verantwoording

1. Een lid van het algemeen bestuur kan door het college en door de raad van zijn gemeente ter verantwoording worden geroepen voor het door hem in het algemeen bestuur gevoerde beleid.
2. Een lid van het algemeen bestuur geeft aan het college van zijn gemeente alle inlichtingen die door het college, of één of meer leden daarvan, worden verlangd op de in die gemeente gebruikelijke wijze.
3. Het algemeen bestuur verstrekt aan de raden van de gemeenten de door één of meer leden van die raden gevraagde inlichtingen.

Artikel 9 Dagelijks bestuur: samenstelling

1. Het dagelijks bestuur bestaat uit zeven leden, waaronder de voorzitter.

2. De leden van het dagelijks bestuur worden door en vanuit het algemeen bestuur op de volgende wijze aangewezen:
 - drie leden op voordracht door en uit de leden van het algemeen bestuur die zijn aangewezen door de colleges van de gemeenten uit Noord- en Midden-Limburg en
 - vier leden op voordracht door en uit de leden van het algemeen bestuur die zijn aangewezen door de colleges van de gemeenten uit Zuid-Limburg;
 - bij de bepaling van het aantal voor te dragen leden in de voorgaande verdeling wordt rekening gehouden met de gemeente waaruit het lid afkomstig is, die als voorzitter is aangewezen overeenkomstig het bepaalde in artikel 13, lid 1 van de regeling.
3. Het lidmaatschap van het dagelijks bestuur eindigt, indien een lid als zodanig ontslag neemt of ontslagen wordt door het algemeen bestuur en zodra hij ophoudt lid van het algemeen bestuur te zijn.
4. Het algemeen bestuur draagt in geval van een vacature zo snel mogelijk zorg voor de vervulling daarvan overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel.

Artikel 10 Dagelijks bestuur: werkwijze

1. Het dagelijks bestuur vergadert in beginsel vier keer per jaar en verder zo dikwijls als de voorzitter dit nodig acht of twee der leden daarom verzoekt onder schriftelijke opgave van de te behandelen onderwerpen.
2. Indien in de vergaderingen van het dagelijks bestuur gestemd wordt over zaken en/of personen heeft ieder lid één stem. Indien in geval van een stemming de stemmen staken, beslist de stem van de voorzitter.
3. Het dagelijks bestuur kan de uitoefening van een of meer van zijn bevoegdheden opdragen aan een of meer van zijn leden. Het algemeen bestuur wordt over de eventueel verleende mandaten geïnformeerd.
4. Het dagelijks bestuur stelt voor zijn werkzaamheden een reglement van orde vast. Dit reglement wordt ter kennis gebracht van het algemeen bestuur.

Artikel 11 Dagelijks bestuur: bevoegdheden

1. Het dagelijks bestuur is in ieder geval bevoegd om:
 - a. al hetgeen aan het algemeen bestuur ter overweging en beslissing zal worden voorgelegd, voor te bereiden;
 - b. besluiten van het algemeen bestuur uit te voeren;
 - c. toezien op de voortgang van de realisering van het uitvoeringsplan;
 - d. beheer en administratie van de inkomsten en uitgaven van het openbaar lichaam te voeren;
 - e. regels te stellen met betrekking tot de inrichting en werkwijze van de uitvoeringsorganisatie;
 - f. medewerkers te benoemen, schorsen en te ontslaan;
 - g. het behandelen van bezwaarschriften met betrekking tot personele aangelegenheden;
 - h. tot privaatrechtelijke rechtshandelingen van het openbaar lichaam te besluiten, met uitzondering van privaatrechtelijke rechtshandelingen als bedoeld in artikel 7, lid 2 van de regeling;

- i. te besluiten namens het openbaar lichaam, het dagelijks bestuur of het algemeen bestuur rechtsgedingen, bezwaarprocedures of administratief beroepsprocedures te voeren of handelingen ter voorbereiding daarop te verrichten, tenzij het algemeen bestuur, voor zover het algemeen bestuur aangaat, in voorkomende gevallen anders beslist;
 - j. zowel in als buiten rechte conservatoire maatregelen te nemen en alles te doen wat nodig is ter voorkoming van verjaring en verlies van recht of bezit;
 - k. klachten te behandelen zoals bedoeld in titel 9.1 Algemene wet bestuursrecht.
2. Het dagelijks bestuur oefent, indien het algemeen bestuur daartoe besluit en naar door dit bestuur te stellen regels, de aan het algemeen bestuur toekomende bevoegdheden uit met uitzondering van:
 - a. het vaststellen en wijzigen van de begroting;
 - b. het vaststellen van de rekening.
 3. Het dagelijks bestuur is niet bevoegd tot het behandelen van bezwaarschriften met uitzondering van het bepaalde in het eerste lid onder g. van dit artikel. Met betrekking tot eventueel ingediende bezwaarschriften die geen betrekking hebben op zaken als genoemd in het eerste lid, aanhef en onder g., zal het dagelijks bestuur handelen overeenkomstig het bepaalde in artikel 6:15 Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 12 Dagelijks bestuur: informatie en verantwoording

1. De leden van het dagelijks bestuur verstrekken zowel gezamenlijk als ieder afzonderlijk de door het algemeen bestuur of door een of meer leden daarvan gevraagde inlichtingen. Schriftelijk gevraagde inlichtingen worden zo mogelijk schriftelijk gegeven.
2. De leden van het dagelijks bestuur leggen zowel gezamenlijk als ieder afzonderlijk verantwoording af aan het algemeen bestuur voor het door het dagelijks bestuur gevoerde bestuur.
3. Het dagelijks bestuur verstrekt aan de raden van de gemeenten de door één of meer leden van die raden gevraagde inlichtingen.
4. Een lid van het dagelijks bestuur kan door het algemeen bestuur worden ontslagen, indien dit lid het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer geniet.

Artikel 13 Voorzitter

1. De voorzitter, alsmede zijn plaatsvervanger, van het openbaar lichaam wordt in de eerste vergadering van elke zittingsperiode door het algemeen bestuur uit zijn midden aangewezen.
2. De voorzitter leidt de vergaderingen van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur.
3. Het algemeen bestuur kan de voorzitter ontslag verlenen, indien deze het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit.
4. De voorzitter vertegenwoordigt het openbaar lichaam in en buiten rechte.

5. De voorzitter tekent alle stukken die van het algemeen en dagelijks bestuur uitgaan.
6. De voorzitter verstrekt aan de raden van de gemeenten de door één of meer leden van die raden gevraagde inlichtingen.
7. Bij afwezigheid van de voorzitter wordt deze vervangen door zijn plaatsvervanger.
8. In afwijking van het gestelde in de leden 1 en 2 van dit artikel wordt de eerste vergadering van het algemeen bestuur in een nieuwe zittingsperiode bijeengeroepen en voorgezeten door de aftredende voorzitter of zijn aftredende plaatsvervanger. Indien zulks niet mogelijk is treedt de burgemeester van de plaats van vestiging van het openbaar lichaam op als tijdelijk voorzitter. In deze vergadering vinden de benoemingen van de voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter van het algemeen bestuur plaats, alsmede de benoemingen van de leden van het dagelijks bestuur.

HOOFDSTUK 4 ORGANISATIE EN PERSONEEL

Artikel 14 Directeur

1. Aan het hoofd van de organisatie van het openbaar lichaam staat een directeur. Hij is belast met de dagelijkse leiding daarvan.
2. De directeur wordt benoemd, geschorst en ontslagen door het dagelijks bestuur.
3. Het dagelijks bestuur stelt voor de taken en bevoegdheden van de directeur een directiestatuut vast. Dit statuut wordt aan het algemeen bestuur ter kennisneming verstrekt.
4. In het directiestatuut wordt de vervanging van de directeur geregeld.
5. De directeur staat het algemeen en dagelijks bestuur bij in hun functioneren. Hij woont als adviseur de vergaderingen van beide bestuursorganen bij.
6. De directeur ondertekent mede alle stukken die van het algemeen en dagelijks bestuur uitgaan.
7. De directeur is verantwoording verschuldigd aan het dagelijks bestuur.

Artikel 15 Inrichting organisatie en personeel

1. Het dagelijks bestuur stelt, gehoord de directeur, de inrichting en werkwijze van de organisatie vast.
2. Het algemeen bestuur wordt over de inrichting en werkwijze van de uitvoeringsorganisatie in kennis gesteld.
3. Het dagelijks bestuur benoemt het personeel van de organisatie op basis van een door de directeur opgesteld personeelsplan.
4. Op het personeel van de organisatie is de CAR/UWO als rechtspositieregeling van toepassing.

5. Het dagelijks bestuur stelt de wijzigingen vast van de CAR/UWO, alsmede de op de CAR/UWO gebaseerde uitvoeringsregelingen. Voorts vult het dagelijks bestuur deze aan, wijzigt deze of trekt deze uitvoeringsregelingen in, voor zover nodig na voorafgaand overleg met de commissie voor Georganiseerd Overleg van het openbaar lichaam Omnibuzz.
6. Met inachtneming van de op het personeel van toepassing verklaarde rechtspositieregelingen, voert het dagelijks bestuur de rechtspositieregeling en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen uit. Het dagelijks bestuur kan deze bevoegdheid (waaronder het benoemen, schorsen en ontslaan van het personeel) aan de directeur mandateren.

HOOFDSTUK 5 FINANCIËN

Artikel 16 Algemeen

De artikelen 186 tot en met 213 van de Gemeentewet zijn van overeenkomstige toepassing op de financiën van het openbaar lichaam, voor zover daarvan bij of krachtens de wet niet is afgeweken.

Artikel 17 Financiële en beleidsmatige kaders

Het dagelijks bestuur zendt vóór 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting geldt, de algemene financiële en beleidsmatige kaders en de voorlopige jaarrekening aan de raden van de gemeenten.

Artikel 18 Financiering

1. De kosten van personeel en beheer die voortvloeien uit het te behartigen belang en de werkzaamheden, zoals vermeld in de artikelen 3 en 4 van de regeling, met uitzondering van het bepaalde in de leden 3 tot en met 5 van artikel 3, zullen gedragen worden door de gemeenten op basis van de volgende verdeelsleutel:
 - a. 50 % naar rato van het aantal inwoners per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben. Het aantal inwoners wordt bepaald op de cijfers van het CBS.
 - b. 50 % naar rato van het aantal gebruikers per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben.
2. Onder gebruiker, als genoemd in het vorige lid, wordt verstaan:
 1. een door of namens een college geïndiceerde inwoner van de betreffende gemeente die gebruik kan maken van het doelgroepenvervoer of een inwoner van een gemeente die rechtstreeks op grond van wet- of regelgeving en zonder tussenkomst van de gemeente aanspraak kan maken op een vervoersvoorziening en gebruik kan maken van het doelgroepenvervoer.
 2. Alle kosten verband houdende met de uitvoering van het vervoer op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten op basis van het werkelijk gebruik daarvan door de inwoners van die gemeenten.
3. De colleges zullen er steeds zorg voor dragen dat het openbaar lichaam te allen tijde over voldoende middelen beschikt om al zijn verplichtingen te kunnen voldoen.

4. Indien het algemeen bestuur blijkt dat een deelnemer weigert deze uitgaven op de gemeentebegroting te zetten, doet het algemeen bestuur onverwijld aan Gedeputeerde staten het verzoek over te gaan tot toepassing van de artikelen 193 en 194 van de Gemeentewet.
5. In de eerste week van ieder nieuw kwartaal zullen de gemeenten een factuur ontvangen voor het betalen van een voorschot ter grootte van 25% van het voor hun berekende aandeel in de kosten. Deze factuur dient binnen 30 dagen te worden betaald. Na het verstrijken van deze 30 dagen is de betreffende gemeente de wettelijke rente verschuldigd over de periode dat haar aandeel niet is ontvangen.

Artikel 19 Begroting

1. Het dagelijks bestuur zendt de ontwerpbegroting en bijbehorende stukken acht weken voordat deze aan het algemeen bestuur worden aangeboden toe aan de colleges en raden.
2. De ontwerpbegroting wordt door de colleges voor eenieder ter inzage gelegd en, tegen betaling van de kosten, ook algemeen verkrijgbaar gesteld.
3. De raden kunnen binnen acht weken bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de ontwerpbegroting naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin deze zienswijze is vervat bij de ontwerpbegroting, zoals deze aan het algemeen bestuur ter vaststelling wordt aangeboden.
4. Het algemeen bestuur stelt jaarlijks vóór 15 juli de begroting vast in het jaar voorafgaande aan dat waarvoor zij dient.
5. Binnen twee weken na vaststelling, doch in ieder geval vóór 1 augustus zendt het dagelijks bestuur de begroting aan gedeputeerde staten.
6. Het bepaalde in het eerste, derde en vijfde lid van dit artikel is, met uitzondering van de in de leden 3 en 5 genoemde termijnen, van overeenkomstige toepassing op besluiten tot wijziging van de begroting.

Artikel 20 Jaarrekening en jaarverslag

1. Van de baten en lasten van het openbaar lichaam wordt door het dagelijks bestuur over elk begrotingsjaar verantwoording afgelegd aan het algemeen bestuur, onder overlegging van de conceptjaarrekening, het jaarverslag met daarbij behorende bescheiden, zoals vermeld in artikel 213 van de Gemeentewet. Na de eigen oordeelsvorming zendt het dagelijks bestuur de voorlopige jaarrekening jaarlijks vóór 15 april toe aan de raden.
2. De voorlopige jaarrekening en het jaarverslag worden door de gemeenten voor eenieder ter inzage gelegd en, tegen betaling van de kosten, algemeen verkrijgbaar gesteld. Artikel 197, tweede en derde lid van de Gemeentewet is van overeenkomstige toepassing.

3. De raden kunnen bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de voorlopige jaarrekening en het jaarverslag naar voren brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin deze zienswijze is vervat bij de stukken, zoals deze aan het algemeen bestuur ter vaststelling worden aangeboden. Nadat een daartoe aangestelde accountant een controleverklaring over de jaarrekening heeft afgegeven, wordt de jaarrekening vervolgens door het algemeen bestuur vastgesteld.
4. Het dagelijks bestuur zendt de jaarrekening binnen twee weken na de vaststelling, doch in ieder geval vóór 15 juli van het jaar volgende op het jaar waarop de jaarrekening betrekking heeft aan gedeputeerde staten en voorts aan de raden.
5. Behoudens later in rechte gebleken onregelmatigheden, ontlast de vaststelling van de jaarrekening de leden van het dagelijks bestuur ten aanzien van het daarin verantwoorde financieel beheer.

HOOFDSTUK 6 TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING EN OPHEFFING

Artikel 21 Toetreding

1. Toetreding door een niet aan deze regeling deelnemend college kan plaatsvinden bij een besluit van het betreffende college en met instemming van de betreffende raad. Ten minste drie vierde van de deelnemende gemeentebesturen dienen in te stemmen met een toetreding.
2. Het algemeen bestuur bepaalt de voorwaarden voor en de gevolgen van een toetreding.
3. Het algemeen bestuur bepaalt het moment waarop een toetreding van kracht wordt.

Artikel 22 Uittreding

1. Een college kan uit de regeling treden door een daartoe strekkend besluit van het betreffende college en na verkregen toestemming van de betreffende raad.
2. Uittreding kan eerst plaatsvinden vijf jaar na toetreding tot de regeling met inachtneming van een opzegtermijn van ten minste een jaar en welke opzegtermijn aanvangt na het jaar waarin de opzegging plaatsvindt.
3. Het algemeen bestuur regelt de voorwaarden voor en de gevolgen van een uittreding. Het algemeen bestuur bepaalt daarbij tevens het moment van uittreding.

Artikel 23 Wijziging

1. Het dagelijks bestuur en de colleges kunnen aan het algemeen bestuur voorstellen tot wijziging doen.
2. Indien het algemeen bestuur instemt met een wijzigingsvoorstel, doet het daarvan mededeling aan de raden en de colleges.

3. Een wijzigingsbesluit komt vervolgens tot stand, indien drie vierde van de colleges een gelijkluidend besluit daartoe genomen hebben en de betreffende raden daar mee ingestemd hebben.

Artikel 24 Opheffing en liquidatie

1. De regeling kan worden opgeheven bij een daartoe strekkend besluit van ten minste drie vierde van de colleges en indien de betreffende raden daarmee ingestemd hebben.
2. In geval van een opheffingsbesluit draagt het algemeen bestuur zorg voor de opstelling en vaststelling van een liquidatieplan. Alvorens dit plan vast te stellen legt het algemeen bestuur dit voor aan de colleges en raden die daarover hun zienswijzen kenbaar kunnen maken.
3. De gemeentebesturen verbinden zich in het geval van opheffing van het openbaar lichaam in het liquidatieplan de verplichting op te nemen dat zij alle rechten en verplichtingen van het openbaar lichaam over de gemeenten verdelen op een in het plan te bepalen wijze.
4. Het dagelijks bestuur zal als vereffenaar optreden en belast worden met de uitvoering van het liquidatieplan.
5. Het openbaar lichaam en zijn bestuur blijven na het opheffingsbesluit bestaan voor zover dit voor de uitvoering van het liquidatieplan nodig is.

HOOFDSTUK 7 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 25 Onvoorziene gevallen

In alle gevallen waarin deze regeling niet voorziet, beslist het algemeen bestuur, met inachtneming van de ter zake geldende bepalingen uit de wet.

Artikel 26 Geschillenregeling

1. Voordat een geschil als bedoeld in artikel 28 van de wet ter beslissing wordt voorgelegd aan gedeputeerde staten, legt het algemeen bestuur het geschil voor aan een geschillencommissie.
2. De geschillencommissie bestaat uit drie leden. Eén lid wordt aangewezen door het algemeen bestuur en één lid door het college van de betrokken gemeente(n). Deze leden wijzen gezamenlijk een derde lid aan dat tevens zal optreden als voorzitter van de commissie.
3. De geschillencommissie hoort de bij het geschil betrokken bestuursorganen en zo nodig derden die van belang kunnen zijn voor de vaststelling van de aard van het geschil en/of het feitencomplex.
4. De geschillencommissie brengt in beginsel binnen drie maanden na het begin van haar werkzaamheden aan de betrokken bestuursorganen advies uit over de mogelijke(i)d(en) tot een overeenstemming over de oplossing van het gerezen geschil te komen. Bij acceptatie van het advies zullen partijen terzake van de oplossing een vaststellingsovereenkomst sluiten.

5. Indien het advies van de commissie niet leidt tot een oplossing van het geschil, wordt dit voorgelegd aan gedeputeerde staten overeenkomstig het bepaalde in artikel 28 van de wet. Aan gedeputeerde staten wordt eveneens het dossier van de geschillencommissie overgelegd.

Artikel 27 Toezending en bekendmaking regeling

1. Het college van de gemeente Sittard-Geleen zendt een volledig ondertekend exemplaar van deze regeling alsmede van besluiten tot wijziging, tot uittreding van, van toetreding tot en tot opheffing van deze regeling toe aan gedeputeerde staten.
2. Het college van de gemeente Sittard-Geleen maakt een volledig ondertekend exemplaar van deze regeling alsmede van besluiten tot wijziging, tot uittreding van, van toetreding tot en tot opheffing van deze regeling tijdig bekend door kennisgeving van de inhoud van de regeling in de Staascourant.
3. Het dagelijks bestuur draagt zorg voor de registratie van de regeling in het Handelsregister.

Artikel 28 Archief

1. Archivering geschiedt overeenkomstig de terzake geldende wettelijke regelgeving inclusief de daarop gebaseerde uitvoeringsvoorschriften.
2. De archiefverordening van de gemeente Sittard Geleen is van overeenkomstige toepassing.
3. De directeur is belast met het dagelijks beheer van het archief.
4. Bij opheffing van deze gemeenschappelijke regeling worden de archiefbescheiden overgebracht naar de archiefbewaarplaats van de gemeente Sittard Geleen.

Artikel 29 Inwerkingtreding, duur, evaluatie en citeertitel

1. Deze regeling treedt in werking op <datum invullen> echter niet dan nadat de regeling bekend is gemaakt overeenkomstig artikel 27, tweede lid van deze regeling.
2. Deze regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.
3. De werking van deze regeling zal om de vier jaar geëvalueerd worden. Het dagelijks bestuur zal daartoe, gehoord de directeur, een onderzoeksvoorstel aan het algemeen bestuur voorleggen.
4. De regeling kan worden aangehaald als "gemeenschappelijke regeling Omnibuzz".

Artikel 30 Overgangsbepaling

1. In de periode tussen <datum inwerkingtreding> tot en met 10 december 2016 zal de werking van deze regeling voor alle deelnemende gemeenten zien op:
 - a. het voorbereiden en uitvoeren van de aanbesteding regiotaxi voor het betreffende doelgroepenvervoer per 11 december 2016;
 - b. de voorbereiding van de organisatie en begroting voor de periode vanaf 11 december 2016.

2. Voor de behartiging van de overige belangen en taken van het openbaar lichaam en de daarop betrekking hebbende bevoegdheden, financiering en verantwoordelijkheden die nog gedurende de periode tot en met 10 december 2016 dienen te gebeuren, zal deze regeling alleen zien op de tien gemeenten die in de aanhef van deze gewijzigde gemeenschappelijke regeling genoemd zijn.

3. Voor de toepassing van het voorgaande lid zullen gedurende de daarin genoemde periode de bepalingen met betrekking tot de samenstelling en werkwijze van de bestuursorganen, de taken en bevoegdheden daarvan en de financiering gelden, zoals deze nu bepaald zijn in de gemeenschappelijke regeling zoals die geldt tot de datum van inwerkingtreding van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling.

Toelichting Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (versie 151210)

Inleiding

Voordat wordt toegekomen aan de bespreking van de inhoud van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR Omnibuzz) wordt stilgestaan bij de aanleiding die tot de thans voorliggende GR Omnibuzz heeft geleid. De aanleiding tot de wijziging van deze GR is gelegen in het feit dat 32 gemeenten gaan samenwerken in de GR Omnibuzz om gezamenlijk uitvoering te geven aan het doelgroepenvervoer binnen de provincie Limburg. Daarbij hebben de gemeenten de ambitie uitgesproken om ten aanzien van het doelgroepenvervoer zo veel mogelijk samen te werken en de uitvoering daarvan bij Omnibuzz onder te brengen.

Er is gekozen om de thans geldende GR Omnibuzz, waarin tien gemeenten samenwerken op het gebied van WMO-vervoer, te wijzigen 22 gemeenten toetreden tot deze gewijzigde GR.

Het doelgroepenvervoer zal meer gaan omvatten dan het WMO-vervoer.

Hoofdstuk 1 Algemeen

Na de bekende overwegingen en de begripsbepalingen zoals die zijn opgenomen in artikel 1 is in artikel 2 bepaald dat de samenwerking vorm krijgt in een openbaar lichaam op grond van artikel 8, eerste lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). De thans geldende GR had de naam Omnibuzz, besloten is deze naam te handhaven.

Hoofdstuk 2 Belang, taken en bevoegdheden

In artikel 3 is het te behartigen belang opgenomen. Hierin ligt de taakstelling besloten die de deelnemende gemeenten opdragen aan Omnibuzz. Hierbij dient te worden opgemerkt dat in het kader van deze samenwerking geen bevoegdheden van de gemeentebesturen worden overgedragen. Er is hier sprake van taken die de colleges van de 32 gemeenten opdragen aan de GR Omnibuzz. Omnibuzz gaat voor deze 32 gemeenten uitvoering geven aan het doelgroepenvervoer. Van belang is op te merken dat Omnibuzz niet bepaalt wie aanspraak kan maken op het doelgroepenvervoer dat door de gemeenten wordt betaald en door Omnibuzz wordt uitgevoerd. De gemeenten hebben de indicerende taak en bepalen wie derhalve toegang heeft tot het doelgroepenvervoer. Daarnaast kan het voorkomen dat een inwoner uit een van de deelnemende gemeenten op grond van een bijzondere wet rechtstreeks aanspraak kan maken op het door Omnibuzz geregelde doelgroepenvervoer.

In het tweede lid van artikel 3 is bepaald dat de colleges voor zover dat nog niet is geschied, de regie en de uitvoering van het doelgroepenvervoer op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 de Wet op het primair onderwijs, de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet op de expertisecentra, met ingang van 11 december 2016, opdragen aan Omnibuzz. Immers op 10 december 2016 lopen de contracten af voor het WMO-vervoer. In de praktijk wordt het meestal aangeduid als het WMO-vervoer en het leerlingenvervoer. Het is echter zo dat een aantal gemeenten nog verplichtingen heeft die over de datum van 11 december 2016 heengaan. Daarvoor is afgesproken dat deze gemeenten de bestaande contracten niet meer zullen verlengen. Dit betekent derhalve dat zodra een contract over het leerlingenvervoer expireert, deze gemeenten de regie en uitvoering van het leerlingenvervoer onderbrengen bij Omnibuzz en dus geen gebruik zullen maken van de mogelijkheid om tot contractverlenging met bestaande partijen over te gaan. Dit is verwoord in het vierde lid van artikel 3.

In het derde lid van artikel 3 is de ambitie voor de samenwerking tussen de 32 gemeenten opgenomen. De ambitie is dat zoveel mogelijk vormen van doelgroepenvervoer, de regie en de uitvoering door Omnibuzz plaatsvindt. Dit betekent dat in de toekomst Omnibuzz voor alle deelnemende gemeenten meer dan alleen het WMO- en het leerlingenvervoer gaat uitvoeren.

Het vijfde lid van artikel 3 is opgenomen om te bepalen dat wanneer niet alle gemeenten een bepaalde vorm van doelgroepenvervoer afnemen, Omnibuzz ten aanzien van deze specifieke gemeentelijke opdrachten op maat toegesneden dienstverleningsovereenkomsten sluit met deze gemeenten.

In het zesde lid van artikel 3 is bepaald dat Omnibuzz met toestemming van het Dagelijks Bestuur andere vormen van groepsvervoer voor derden, niet zijnde een van de 32 deelnemende gemeenten, kan verzorgen. Omnibuzz zal dan met die derde partij een specifiek daartoe opgestelde dienstverleningsovereenkomst sluiten.

Als gevolg van de opgedragen taken in artikel 3 zal Omnibuzz een aantal werkzaamheden uitvoeren welke zijn weergegeven in artikel 4 van deze regeling. Hier wordt stil gestaan bij de leden 2 en 3 van artikel 4. Omdat er geen sprake is van overdracht van bevoegdheden, maar van het uitvoeren van taken ten behoeve van gemeenten, zal Omnibuzz met de gemeenten dienstverleningsovereenkomsten sluiten. Tijdens het overleg dat voorafging aan de wijziging van de GR Omnibuzz, is nadrukkelijk aangegeven dat dit niet moet leiden tot 32 verschillende dienstverleningsovereenkomsten. Dit heeft erin geresulteerd dat het Algemeen Bestuur de uitgangspunten voor de 32 dienstverleningsovereenkomsten zal vaststellen waarbij aan de dienstverlening voor de 32 gemeenten eenzelfde dienstverleningsovereenkomst ten grondslag zal liggen. Tot slot wordt hierbij nog opgemerkt dat een vorm van een service level agreement onderdeel kan uitmaken van de dienstverleningsovereenkomst die gesloten wordt tussen de gemeenten en Omnibuzz.

Hoofdstuk 3 Bestuur: organen, samenstelling werkwijze en bevoegdheden

In artikel 5 e.v. zijn bepalingen opgenomen over het bestuur en het besturen van de GR Omnibuzz waarbij aandacht wordt besteed aan de samenstelling, de werkwijze en de bevoegdheden van deze organen. Zoals in artikel 2 van deze regeling al is aangegeven, is de GR een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 8, eerste lid van de Wgr. Dit betekent dat het openbaar lichaam drie bestuursorganen kent, namelijk een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en een voorzitter. In de artikelen 5 tot en met 8 zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot het algemeen bestuur. Dit zijn algemene bepalingen die gebaseerd zijn op de Wgr. Ten aanzien van het algemeen bestuur wordt hier een tweetal onderwerpen nader besproken, namelijk de stemverhouding binnen het bestuur en de informatie- en verantwoordingsplicht van (de leden van) het algemeen bestuur.

In artikel 6, derde lid, is de stemverhouding opgenomen binnen het algemeen bestuur. Er is uitgebreid over deze stemverhouding gesproken en dit heeft erin geresulteerd dat iedere gemeente één stem krijgt en dat voor iedere volle 20.000 inwoners boven het aantal van 50.000 een extra stem wordt toegekend. De besluiten in het algemeen bestuur worden genomen met een gewone meerderheid van stemmen.

Het tweede onderdeel ten aanzien van het algemeen bestuur dat hier aan de orde wordt gesteld, is de informatie- en de verantwoordingsplicht van het Algemeen Bestuur aan de colleges en raden van de deelnemende gemeenten. De democratische legitimatie in relatie tot bestuurlijke samenwerking staat steeds meer ter discussie. Om de invloed van de colleges en de raden op gemeenschappelijke regelingen te vergroten zijn bij de laatste wijziging van de Wgr de bepalingen daaromtrent weer verder aangescherpt. Deels komen deze terug in deze gemeenschappelijke regeling en deels zijn deze terug te vinden in de Wgr zelf. Het algemeen bestuur dient aan de raden en colleges van de gemeenten de inlichtingen te verstrekken die men nodig heeft om daadwerkelijk uitvoering te kunnen geven aan de verantwoordelijkheden die raden en colleges hebben. Een lid van het algemeen bestuur zal aan zijn raad of aan zijn college ook verantwoording moeten afleggen voor het gevoerde beleid.

In de artikelen 9 t/m 12 zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot het dagelijks bestuur. De deelnemende gemeenten hebben er voor gekozen om te komen tot de instelling van een dagelijks bestuur dat bestaat uit zeven leden, waarvan vier leden zullen worden aangewezen door de leden uit het algemeen bestuur die afkomstig zijn uit gemeenten in Zuid-Limburg en drie leden van het dagelijks bestuur zullen worden aangewezen door de leden afkomstig uit de gemeenten in Midden- en Noord-Limburg.

De voorzitter maakt ook onderdeel uit van het dagelijks bestuur, hetgeen betekent dat wanneer de voorzitter afkomstig is uit een gemeente van Midden- of Noord- Limburg, deze gemeenten nog twee dagelijks bestuursleden uit hun midden kunnen voordragen voor benoeming als lid van het dagelijks bestuur. Komt de voorzitter uit Zuid-Limburg dan betekent dit dat de gemeenten uit Zuid-Limburg nog drie leden voor het dagelijks bestuur kunnen voordragen.

De taken en de daaraan gekoppelde bevoegdheden van het dagelijks bestuur zijn beschreven in artikel 11. Hierbij is van belang stil te staan bij het derde lid van artikel 11. Hierin is bepaald dat Omnibuzz en in het bijzonder het dagelijks bestuur, geen bezwaarschriften zal behandelen die gaan over het wel of niet aanspraak kunnen maken op een vorm van doelgroepenvervoer. Omnibuzz zal deze bezwaren doorsturen naar het bevoegd gezag dat wel bevoegd is de bezwaren te behandelen.

Ten aanzien van de informatie- en verantwoordingsplicht voor het DB is met de laatste wetswijziging van de Wgr ook het nodige veranderd. Het dagelijks bestuur zal ook aan de colleges en raden of leden van de raden van de deelnemende gemeenten informatie dienen te verstrekken indien daarom wordt gevaagd. Het dagelijks bestuur heeft geen verantwoordingsplicht richting de raden, enkel een inlichtingenplicht. Het dagelijks bestuur heeft wel een verantwoordingsplicht richting het algemeen bestuur en dat kan ook betekenen dat het algemeen bestuur het vertrouwen in een of meerdere leden van het dagelijks bestuur opzegt.

Artikel 13 van deze regeling ziet op de voorzitter en in dit artikel zijn de veelal voorkomende bepalingen opgenomen, die gelden voor de functie en taken van de voorzitter. Wel wordt hier gewezen op het zesde lid van artikel 13, waarin aan de voorzitter ook de verplichting heeft om inlichtingen te verstrekken aan een of meer raden van de deelnemende gemeenten als daarom wordt verzocht. Ook hier is het zo dat de voorzitter geen verantwoordingsrelatie heeft naar de raden of colleges van deelnemende gemeenten, maar echter wel een verantwoordingsplicht heeft, net als de overige leden van het dagelijks bestuur, aan het algemeen bestuur.

Hoofdstuk 4 Organisatie en personeel

In de artikelen 14 en 15 is de (inrichting van de) organisatie en het personeel dat binnen de organisatie werkzaam is, geregeld. Artikel 14 gaat met name over de positie van de directeur en de relatie tussen de directeur en het Dagelijks Bestuur. Artikel 15 bepaalt dat het Dagelijks Bestuur optreedt als bevoegd gezag ten aanzien van het personeel en dat de CAR/UWO, de arbeidsvoorwaardenregeling voor personeel van gemeenten, van toepassing is verklaard voor het personeel binnen Omnibuzz.

Hoofdstuk 5 Financiën

Hoofdstuk 5 ziet op de financiën van de gemeenschappelijke regeling. Ten aanzien van de financiën van de gemeenschappelijke regeling, daaronder ook wordt begrepen de begroting alsmede de jaarrekening, is met de laatste wetswijziging weer gedetailleerd geregeld in de Wgr. Daarbij zijn ook de data vervroegd waarop bijvoorbeeld de begroting door het dagelijks bestuur aan gemeenten moet worden aangeboden. Hierdoor hebben de gemeenteraden een ruimere tijd om hun zienswijze te geven op de voorgestelde begroting en het financiële beleidskader.

In de regeling is in artikel 18 bepaald hoe de kosten over de deelnemende gemeenten verdeeld worden. De kosten die direct verbonden zijn aan het vervoer van inwoners van de deelnemende gemeenten worden direct één op één doorberekend aan de gemeente waaruit de inwoner afkomstig is. Voor de kosten die voortvloeien uit personeel en beheer en die dus verbonden zijn aan het te behartigen belang zoals dat in artikel 3 van deze regeling is opgenomen, is een verdeelsleutel vastgesteld die in de gemeenschappelijke regeling is opgenomen. De kosten verbonden aan personeel en beheer worden verdeeld volgens een bepaalde in de regeling opgenomen sleutel die in artikel 18, eerste lid is opgenomen. 50% van de kosten voor personeel en beheer worden naar rato van het aantal inwoners per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben verdeeld. Het aantal inwoners wordt bepaald aan de hand van de cijfers die het Centraal Bureau voor de Statistiek jaarlijks beschikbaar stelt. De andere helft van de kosten wordt berekend naar rato van het aantal gebruikers per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben. Wat onder gebruiker moet worden verstaan is opgenomen in het tweede lid van artikel 18.

Hoofdstuk 6 Toetreding, uittreding, wijziging en opheffing

In hoofdstuk 6 is de toetreding tot en de uittreding, wijziging en opheffing van de regeling opgenomen. Dit zijn bepalingen die voornamelijk ook voortvloeien uit de Wgr. Ten aanzien van de uittreding is in artikel 22, tweede lid, I opgenomen dat een toegetreden lid niet binnen vijf jaar kan uittreden. Deze bepaling is opgenomen om er zorg voor te dragen dat de 32 gemeenten gezamenlijk gedurende ten minste een periode van vijf jaar met elkaar uitvoering willen geven aan het doelgroepenvervoer. Hiermee krijgt Omnibuzz de kans om gedurende deze periode te werken aan een organisatie die volledig geëquipeerd is om uitvoering te geven aan de opgedragen taken. Mocht na vijf jaar echter een gemeente uittreden dan zullen ook de gevolgen van het uittreden aan de uittredende gemeente worden doorberekend.

Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotbepalingen

Ook dit is een traditioneel hoofdstuk waarvan de bepalingen grotendeels voortvloeien uit de Wgr. In artikel 26 is een geschillenregeling opgenomen die maakt dat eerst wordt getracht zelf het geschil op te lossen alvorens de gang gemaakt wordt naar het college van Gedeputeerde Staten van Limburg.

In artikel 27 is bepaald dat de gemeente Sittard-Geleen zorgdraagt voor toezending van een volledig exemplaar van de gemeenschappelijke regeling aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg en dat deze gemeente ervoor zorgdraagt dat de regeling tijdig bekend wordt gemaakt door middel van opname in de Staatscourant.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor de overgangsbepaling. Hier geldt een specifieke situatie. De gewijzigde GR Omnibuzz ziet voor de periode na de inwerkingtreding ervan tot het moment dat de nieuwe duur voor het doelgroepenvervoer regiotaaxi is aangebroken per 11 december 2016 (de zogenaamde overgangperiode) op de volgende taakstellingen:

- belangen- en taakbehartiging voor de periode na inwerkingtreding van de wijziging en toetreding tot 11 december 2016 loopt voor de *10 huidige deelnemende colleges* de nu geldende taakuitvoering door Omnibuzz gewoon door;
- voor *alle 32 deelnemende colleges* dient Omnibuzz uitvoering te geven aan het voorbereiden en uitvoeren van de aanbestedingsprocedure doelgroepenvervoer regiotaaxi;
- het operationaliseren van de organisatie en regiotaak, gericht op de belangen- en taakbehartiging voor *alle 32 deelnemende colleges*.

Het voorgaande betekent dat die overgangperiode in 2016 vrij complex wordt: bestuurlijk, organisatorisch en financieel. Om dit proces in goed banen te kunnen leiden is gekozen om een overgangsbepaling in de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling op te nemen.

In die overgangsbepaling wordt geregeld dat

(1) de werking van deze regeling in die overgangperiode voor alle deelnemende gemeenten ziet op de laatste twee hiervoor genoemde taakstellingen

(2) de eerste hierboven genoemde taakstelling enkel geldt voor de 10 huidige deelnemende colleges

(3) voor de onder (2) genoemde taakstelling de samenstelling en werkwijze van de bestuursorganen, de bevoegdheden, verantwoordelijkheden en financiering verlopen op grond van de betreffende bepalingen in de nu geldende gemeenschappelijke regeling.

Op deze wijze wordt erin voorzien, dat binnen het raamwerk van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling de huidige taakstelling en werkwijze kan doorlopen in de overgangperiode.

Deze overgangsbepaling loopt van rechtswege af na de ommekomst van de overgangperiode.

Democratische legitimatie

Een gemeenschappelijke regeling is een vorm van verlengd lokaal bestuur. Lokale bestuursorganen spreken af om in het kader van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) een of meerdere taken gezamenlijk uit te voeren. Samenwerken tussen overheidsorganisaties is zeker de laatste drie jaar weer een belangrijk onderwerp in de voortdurende discussie over de organisatie en vormgeving van de uitvoering van overheidstaken. Vorig jaar is die discussie nog eens versterkt in het licht van de grote decentralisaties op de terreinen van werk, inkomen, zorg en jeugdzorg. Daarnaast zien we ook dat gemeenten steeds vaker gaan samenwerken door gedeelten van of in sommige gevallen zelfs heel hun organisaties onder te brengen in een gemeenschappelijke regeling.

Door gemeenteraden wordt de samenwerking in de vorm van een gemeenschappelijke regeling vaak bekritiseerd vanwege het gebrek aan democratische legitimatie. Het bestuur van een gemeenschappelijke regeling wordt niet direct door de bevolking gekozen en wanneer het een collegeregeling is kiest niet de gemeenteraad maar het college de leden van het algemeen bestuur. De democratische legitimatie van intergemeentelijke samenwerkingsverbanden is daarom gebaseerd op de democratische controle van colleges, maar zeker ook van de gemeenteraden, op het bestuur van het samenwerkingsverband. Het verbeteren van deze controle zal de democratische legitimiteit van gemeenschappelijke regelingen versterken. Met de wijziging van de Wgr per 1 januari 2015 zijn de mogelijkheden voor met name de gemeenteraden om sturing te geven aan en grip te houden op het samenwerkingsverband verder versterkt. Met name de inlichtingen- en verantwoordingsplicht almede de wijziging in de regels over de totstandkoming van de begroting dragen daaraan bij.

Het is van belang dat voor gemeenteraden dat zij ervan doordrongen worden dat iedere vorm van samenwerking automatisch een beperking van het individuele budgetrecht van de raad inhoudt, zeker bij college- en burgemeestersregelingen. Wanneer gezamenlijk taken worden uitgevoerd zullen die gezamenlijke partijen ook zaken gezamenlijk willen regelen. Er ontstaat dan toch een soort van gemene deler waarbinnen taken worden uitgevoerd

Zoals gesteld is met ingang van 1 januari 2015 de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) gewijzigd en een belangrijke doelstelling van deze wetswijziging is de gemeenteraden meer invloed te geven op de gemeenschappelijke regelingen.

In het kader van de discussie over de uitbreiding van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz, hierna te noemen de GR Omnibuzz, bestond er behoefte vanuit de stuurgroep om geïnformeerd te worden op welke wijze de gemeenteraden sturing konden geven aan en grip (controle) konden houden op een gemeenschappelijke regeling en in het bijzonder op de GR Omnibuzz. Het moet voor de gemeenteraadsleden een "niet te ver van mijn bed show" worden.

Hierna zal dan ook worden stilgestaan bij de GR Omnibuzz als collegeregeling in de vorm van een openbaar lichaam op grond van artikel 8, eerste Wgr. Een collegeregeling wil zeggen dat de colleges van de deelnemende gemeenten de regeling hebben getroffen. Dit houdt tevens in dat er geen raadsleden in het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling plaats kunnen nemen.

Het openbaar lichaam Omnibuzz kent drie bestuursorganen: het algemeen-, het dagelijks bestuur en de voorzitter. Belangrijk is te vermelden dat er vanuit de voorzitter c.q. het dagelijks bestuur geen verantwoordingsrelatie ligt naar de deelnemende gemeenteraden. Bij de laatste wijziging van de Wgr

is dit in de Memorie van Toelichting nadrukkelijk bepaald (Kamerstukken II, 33 597, nr. 3, pag. 16). Daar een lid van het dagelijks bestuur ook lid is van het algemeen bestuur, tenzij hij een extern lid is van het dagelijks bestuur, kan hij wel als lid van dat algemeen bestuur ter verantwoording worden geroepen door de college en gemeenteraad van zijn eigen gemeente.

Artikel 19a Wgr voorziet in een nieuwe verantwoordingsplicht voor (leden van) het dagelijks bestuur aan het algemeen bestuur. Het dagelijks bestuur en elk van zijn leden afzonderlijk, zijn voortaan op grond van artikel 19a, eerste lid Wgr verantwoording verschuldigd aan het algemeen bestuur over het door hen gevoerde bestuur. Het dagelijks bestuur moet het algemeen bestuur daarnaast alle inlichtingen verschaffen die het algemeen bestuur voor de uitoefening van zijn taken nodig heeft (art. 19a lid 2 WGR). Deze actieve informatieplicht kennen we ook in artikel 169 Gemeentewet. Tot slot zien we de vertrouwensregel terug in artikel 19a, derde lid Wgr. Op grond van dit artikel kan het algemeen bestuur een lid van het dagelijks bestuur ontslaan, indien dit lid niet langer het vertrouwen van het algemeen bestuur geniet. Dit is nieuw ten opzichte van de oude Wgr.

Op grond van artikel 18 j° artikel 16 Wgr moet in de gemeenschappelijke regeling een bepaling worden opgenomen waarin de verantwoordingsrelatie van het algemeen bestuur naar de raden en de colleges is geregeld. Op grond van artikel 18 Wgr moeten de leden van het algemeen bestuur die zijn aangewezen door de colleges bij een collegeregeling verantwoording afleggen aan het betreffende college en op grond van artikel 19, derde lid Wgr moeten de leden van het algemeen bestuur ook verantwoording afleggen aan de raden van hun eigen gemeente. In de GR Omnibuzz zijn deze verplichtingen van (de leden van) het algemeen bestuur vastgelegd in artikel 12. Naast deze verantwoordingsplicht van een lid van het algemeen bestuur aan college en raad heeft de gemeenteraad altijd nog de mogelijkheid om op grond van de Gemeentewet het vertrouwen in wethouder c.q. lid van het algemeen bestuur op te zeggen. Dit is wel het meest vergaande middel dat de gemeenteraad kan inzetten.

Ten aanzien van de informatievoorziening vanuit de GR Omnibuzz kan worden opgemerkt dat vanuit het dagelijks bestuur tweemaal per jaar een voortgangsrapportage aan de deelnemende gemeenten wordt verzonden. Dit is een (financiële) update tot op dat moment.

Tot aan 1 januari 2015 hadden de gemeenteraden en beperkte zeggenschap bij vaststelling van een begroting van een gemeenschappelijke regeling. In de nieuwe Wgr heeft de wetgever beoogd de (financiële) banden tussen gemeenten en de gemeenschappelijke regeling te versterken en de invloed van de gemeenteraden op de begroting te vergroten. Zo bepaalt artikel 17, eerste lid van de GR Omnibuzz dat het dagelijks bestuur al voor 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting geldt, de algemene financiële en beleidsmatige kaders alsmede de voorlopige jaarrekening aan de gemeenteraden moet zenden. Dit artikel vindt zijn basis in artikel 34b Wgr, welk artikel per 1 januari 2015 van kracht is geworden. De algemene financiële en beleidsmatige kaders moeten een indicatie geven over de hoogte van de eigen bijdrage, de beleidsvoornemens en de prijscompensatie, zo stelt de memorie van Toelichting (Kamerstukken II, 33 597, nr. 3, pag. 21). Dat zo vroeg in het jaar deze cijfers aan de raden en colleges moeten worden gestuurd, heeft alles te maken met de gedachte dat de gemeenteraden zich tijdig moeten kunnen voorbereiden op de ontwerpbegroting die de gemeenteraden kort daarna van de GR Omnibuzz krijgen voorgelegd.

De begrotingsprocedure, die in overeenstemming is met de thans geldende Wgr, zoals opgenomen in de GR Omnibuzz start met het opstellen van een ontwerpbegroting door het dagelijks bestuur

Omnibuzz. Deze moet de ontwerpbegroting aan de colleges en raden sturen van de gemeenten die deelnemen in de GR Omnibuzz. De raden kunnen aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz hun zienswijze op de begroting kenbaar maken. Artikel 10, eerste lid van de GR Omnibuzz kent daarvoor een periode van acht weken, die overeenkomt met de zienswijzeprocedure als opgenomen in artikel 35, eerste lid Wgr. De gemeenteraden moeten hun zienswijze op de begroting kenbaar maken bij het dagelijks bestuur van de GR Omnibuzz. Het dagelijks bestuur biedt de ontwerpbegroting met de ingebrachte zienswijzen aan het algemeen bestuur aan. Veelal zal het dagelijks bestuur hetgeen de gemeenteraden als zienswijzen hebben ingebracht in de ontwerpbegroting verwerken. Niet het dagelijks bestuur maar het algemeen bestuur, waarin alle deelnemende gemeenten zijn vertegenwoordigd, bepaalt in hoeverre de ingebrachte zienswijzen van de raden wordt opgenomen in de definitief vast te stellen begroting. Deze definitieve begroting moet daartoe uiterlijk voor 1 augustus van het jaar voorafgaande aan het jaar waarvoor de begroting geldt bij gedeputeerde staten zijn ingediend. Dit op grond van artikel 34, tweede lid Wgr.

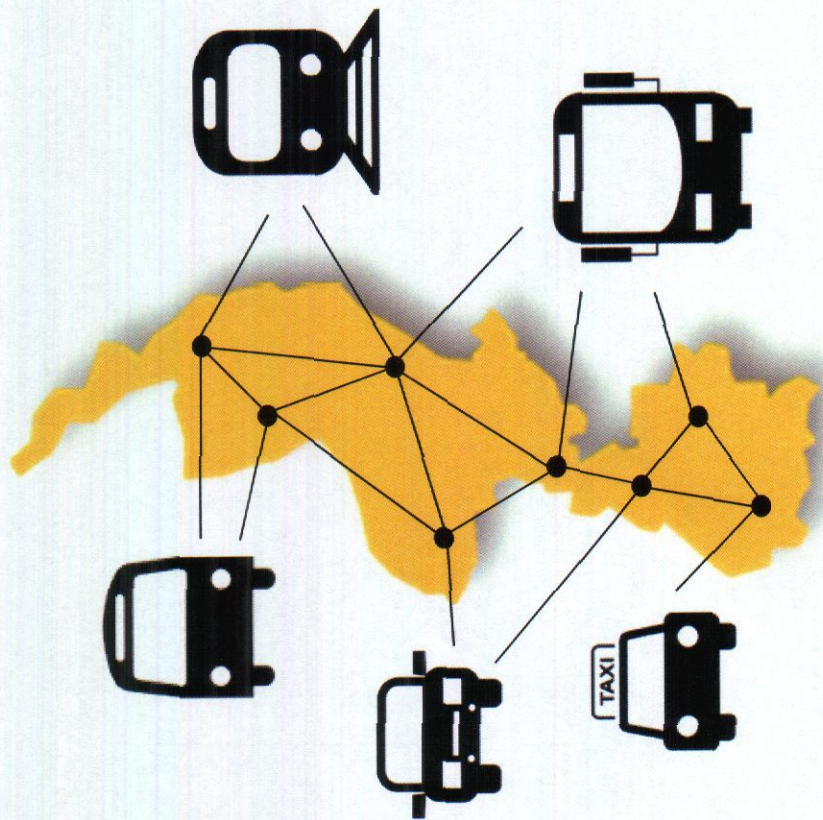
De jaarrekening van de GR Omnibuzz wordt door het algemeen bestuur vastgesteld. In artikel 20 van de GR Omnibuzz zijn nadere regels gesteld omtrent de vaststelling van de jaarrekening. Hierbij kan worden opgemerkt dat ook hierbij aan de gemeenteraden weer bevoegdheden zijn toegekend. De gemeenteraden kunnen namelijk voor 1 juni bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de voorlopige jaarrekening en het jaarverslag indienen bij het dagelijks bestuur. Het dagelijks bestuur bundelt deze zienswijzen en biedt die aan het algemeen bestuur aan die daarna overgaat tot vaststelling van de jaarrekening en het jaarverslag. Ook zal een daartoe aangewezen accountant de juistheid van de jaarrekening moeten beoordelen. Tot slot is het van belang te vermelden dat artikel 35, zesde lid WGR stelt dat de artikelen 186 tot en met 213 van de Gemeentewet van overeenkomstige toepassing zijn voor zover daar bij of krachtens de Wgr niet is afgeweken. Dit houdt in dat het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten van overeenkomstige toepassing is.

De kosten die voortkomen uit de deelname aan een gemeenschappelijke regeling vormen voor de deelnemende gemeente een verplichte uitgave. Om die reden wil de gemeenteraad graag een vinger aan de pols houden. Met het hierboven geschetste kader, mag gesteld worden dat de Wgr en de GR Omnibuzz daartoe de nodige handvatten aanreiken. Nu is het zaak daar ook gebruik van te maken.

Geleen, 20 november 2015.

GR Doelgroepenvervoer Limburg Tweede versie bedrijfsplan

“Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden”



Sittard-Geleen, 05 januari 2016

Stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg

SAMENVATTING

Gemeenschappelijke regeling Doelgroepenvervoer Limburg (GR DGV)

Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later.

“Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden”

De gemeenschappelijke regeling DGV (GR DGV) zorgt dat klanten (ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben) optimaal vervoerd worden en daardoor deel kunnen blijven nemen aan maatschappelijke activiteiten. De GR DGV werkt in overleg met de opdrachtgevers en klanten continu aan kwaliteitsverbeteringen en beheersbaarheid van vervoersvormen. De GR DGV werkt in opdracht van 32 Limburgse gemeenten en verzorgt vanaf 11 december 2016 in ieder geval het WMO-regiotaxivervoer. Geleidelijk en in overleg met alle betrokkenen worden later andere vormen van doelgroepenvervoer verzorgd. De ambitie is dat op termijn ook integratie plaatsvindt met kleinschalig openbaar vervoer (OV) en eventueel vrijwilligersvervoer en burgerinitiatieven.

Ambities:	Groei-model:	Samenwerking:	Maatschappij en duurzaamheid:
<ul style="list-style-type: none"> - Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden - Continu werken aan kwaliteitsverbetering - Hierbij aansluiten bij al ingezette kanteling in het sociale domein, bevorderen zelfredzaamheid burger, burenhulp en het zo veel als mogelijk gebruik maken van algemeen (voor iedere burger) toegankelijke voorzieningen - Bevorderen dat burgers optimaal deelnemen aan samenleving, ook via Social Return On Investment - Vervoersuitgaven beheersbaar houden, ook met oog op duurzaamheid - Vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Start met opvolger regiotaxi per 11 december 2016 - Geleidelijke invoer vernieuwing en veranderingen - Geplande instroom leerlingenvervoer per afloop van de huidige contracten - Geplande instroom vervoer dagbesteding per afloop van de huidige contracten - Overig vervoer andere opdrachtgevers. Daarvoor geldt een instroomprotocol 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeenten beleidsverantwoordelijk - Eén organisatie: tactische regie, de ritaanname en planning (data en toegang) - Door combinatie in één publieke organisatie meer sturing en adequaat reageren in snel veranderende tijd - Tactische regie is: beleidsadvies, signalering indicatiestelling, ontwikkelen productformules per reizigersgroep, opzet tarieven, financieel management en kwaliteitsmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> - De GR DGV kent het werkgebied goed - Relatiemanagement is belangrijk - Gemeenteraden krijgen vertegenwoordiging in opzet GR DGV - Intensief overleg cliëntpanels (ook ongevraagd advies) - Inzet Social Return On Investment - Duurzamer door efficiëntere wagenbezetting - Nieuwe organisatie, verduurzamen
<p>Vernieuwing, veranderingen in de toekomst</p> <p>In de loop van 2017 zal in overleg met de deelnemende gemeenten en klantorganisaties gewerkt worden aan verdere verbeteringen van het WMO-regiotaxivervoer. Vooral de gemeenten moeten dit financieel mogelijk kunnen blijven maken. Daarom is het belangrijk om de betaalbaarheid goed in het oog te blijven houden.</p> <p>Gefaseerd kunnen de volgende vernieuwingen, veranderingen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meer aansluiten bij principes kanteling in sociaal domein. Op basis hiervan geleidelijke invoer advies openbaar vervoer voor klanten die dat kunnen. - Actief bevorderen betere spreiding vervoer over de dag. Voorkomen pieken. Langer van te voren rit boeken. - Invoeren van, bij de doelgroep aansluitende, digitalisering. - Geen contacte betalingen meer in taxi, cashless, op rekening. - Betalingssysteem richting vervoerders optimaliseren. - Verdere innovatie naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen en in overleg met opdrachtgevers. 	<p>Financieel</p> <p>GR DGV stelt de volgende financiële kaders:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compliance met in- en externe wet- en regelgeving - Inrichting administratieve organisatie en interne beheersing i.c.m. risicomanagement - Financiering van de GR DGV zal gebeuren met bijdragen gemeenten en eigen bijdragen klanten. Aantrekking van vreemd vermogen is hierbij geen uitgangspunt - Financiële prognose op basis van realistische doch conservatieve uitgangspunten. 	<p>Automatisering</p> <p>Uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De beschikbaarheid van applicaties en data is te allen tijde geborgd - In het kader van risico-beperking worden aanpassingen en koppelingen gefaseerd geïmplementeerd en in eerste instantie aangehaakt op bestaande applicaties - Het landschap wordt flexibel ingericht, zodat men op gebied van taken en volumes snel kan op- en afschalen - Geautomatiseerde processen worden beschreven en ingebed in controlecycli - Alle bewerking, opslag en uitwisseling van gegevens gebeurt binnen kaders van privacy-wetgeving. 	

INHOUDSOPGAVE		15
4. DOELGROEPENVERVOER		15
4.1. <i>Invulling van het doelgroepenvervoer in Limburg op korte termijn: 2017</i>	15	
4.2. <i>Voordelen op de korte termijn</i>		15
4.2.1. Klanten		15
4.2.2. Opdrachtgevers: de gemeenten		16
4.3. <i>Invulling van het doelgroepenvervoer in Limburg op de langere termijn (vanaf 2018): vernieuwing</i>		17
5. BEDRIJFSVOERING		19
5.1. <i>Governance en zeggenschap</i>		19
5.2. <i>Organisatiestructuur</i>		19
5.2.1. <i>Aansturing en ondersteuning</i>		19
5.2.2. <i>Contractmanagement, -beheer en ontwikkeling</i>		20
5.2.3. <i>Operationele regie</i>		20
5.2.4. <i>Formatie</i>		21
5.3. <i>Applicatie- en ICT-landschap</i>		21
5.3.1. <i>Het huidige Applicatie- en ICT-landschap</i>		22
5.3.2. <i>Uitbreidingen in het Applicatie- ICT-landschap</i>		22
5.3.3. <i>Visie op ICT</i>		22
6. FINANCIËLE KADERS		24
6.1. <i>Baten en lasten</i>		24
6.1.1. <i>Uitgangspunten</i>		24
6.1.2. <i>Opstartkosten</i>		25
6.1.3. <i>Beheerkosten</i>		25
6.1.4. <i>Vervoerskosten</i>		25
6.1.5. <i>Kosten regie en planning</i>		26
6.1.6. <i>Totaaloverzicht</i>		26
6.2. <i>Financiële beleidskaders</i>		26
6.2.1. <i>Naleving wet en regelgeving</i>		26
6.2.2. <i>Risicoanalyse en weerstandsvermogen</i>		27
INHOUDSOPGAVE		2
SAMENVATTING		2
INHOUDSOPGAVE		3
1. INLEIDING		5
2. MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN EN AMBITIES		7
2.1. <i>Huidig doelgroepenvervoer in Limburg tot en met 10 december 2016</i>	7	
2.1.1. <i>WMO-regiotaxivervoer</i>	7	
2.1.2. <i>Overig vervoer</i>	7	
2.1.3. <i>Knelpunten huidige situatie</i>	8	
2.1.4. <i>Kerncijfers huidig WMO-regiotaxivervoer in Limburg</i>	8	
2.2. <i>Korte termijn doelgroepenvervoer in Limburg vanaf 11 december 2016</i>	8	
2.3. <i>Lange termijn doelgroepenvervoer in Limburg: 2018 en later</i>	9	
2.4. <i>Vormgeving publiekrechtelijke samenwerkingsvorm voor Doelgroepenvervoer in Limburg</i>	9	
2.5. <i>De klant centraal</i>	10	
3. GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING DOELGROEPENVERVOER LIMBURG	12	
3.1. <i>Kernwaarden</i>	12	
3.2. <i>Missie</i>	12	
3.3. <i>Motto</i>	12	
3.4. <i>De klanten</i>	13	
3.5. <i>De opdrachtgevers</i>	13	
3.6. <i>De vervoerders</i>	13	
3.7. <i>De maatschappelijke rol</i>	14	

6.2.3.	Treasury	27
6.2.4.	Administratieve organisatie en interne beheersmaatregelen	27
7.	IMPLEMENTATIEPLAN	29
7.1.	Fasering	29
7.2.	Communicatie	29
7.3.	Organisatie van de implementatie	30
BIJLAGE 1	Productformule huidig WMO-regiotaxivervoer systeem (gebaseerd op het huidige contract)	32
BIJLAGE 2	Overzicht producten en diensten GR DGV	33
BIJLAGE 3	Algemene Reserve	35
BIJLAGE 4	Bijdragen gemeenten	36

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Vanaf 2013 zijn in Limburg verschillende visies op de toekomstige inrichting van het (doelgroepen)vervoer ontwikkeld. Hieraan ligt een aantal aanleidingen ten grondslag:

1. Op 10 december 2016 loopt de concessie voor het openbaar vervoer (OV) en doelgroepenvervoer in Limburg af. De provincie Limburg besteedt het OV aan; WMO-regiotaxivervoer wordt niet meer door de provincie aanbesteed. Gemeenten zijn dus verantwoordelijk voor de aanbesteding van dit doelgroepenvervoer.
2. De afgelopen jaren hebben gemeenten nieuwe taken gekregen vanuit de decentralisaties jeugdzorg, AWBZ en participatie. De functie vervoer wordt daardoor uitgebreid. Het gemeentelijke doelgroepenvervoer omvat het vervoer in het kader van de WMO (nu WMO-regiotaxi), leerlingen, WsW en vanaf 1 januari 2015 WMO-dagbesteding (voormalige AWBZ extramuraal) en jeugd.
3. De voornoemde decentralisaties gaan gepaard met een beperking van beschikbare middelen.
4. De regelgeving, financiering, controle en uitvoering van het huidige doelgroepenvervoer is versnipperd. Deze gebrekkige afstemming leidt tot onduidelijkheden voor klanten en inefficiënte inzet van middelen. Doordat ook de kennis en de informatie over dit vervoer versnipperd is, is optimalisering van het totale (doelgroepen)vervoer moeilijk.

Doordat de visies onderling grote gelijkenissen vertonen, is in januari 2015 de stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg op provinciaal niveau geïnstalleerd, met als doel de verdere uitwerking van de visie gezamenlijk op te pakken. De inhoudelijke uitwerking vindt plaats onder een gezamenlijke regie en projectstructuur van 32 gemeenten in Noord-, Midden- en Zuid-Limburg de provincie Limburg. Deze samenwerking heeft de visie dat zij in het doelgroepenvervoer een antwoord kunnen bieden op uitdagingen als behoud van kwaliteit, efficiëntie en kostenbeheersing.

Vanuit voornoemde aandachtspunten is de wens ontstaan om één organisatie te vormen die voor deze 32 gemeenten het contractbeheer, de tactische regie, de ritaanname en planning kan doen. De uitvoering van de ritten wordt in die opzet ingekocht/aanbesteed. Deze organisatie fungeert daarmee als het ware als een provinciale mobiliteitscentrale voor vervoer. Dit maakt een bundeling van hoogwaardige kennis en ervaring mogelijk en is een logische vervolgstap op de manier waarop nu het contractbeheer WMO-regiotaxi wordt uitgevoerd. Dit is belangrijk om goed in te kunnen spelen op de snelle veranderingen en veranderende regelgeving.

1.2 Opdracht en proces

De stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg heeft de volgende voorstellen uit het advies van Forseti¹ onderschreven:

- Het opzetten en inrichten van een publieke organisatie waarin taken van regie en contractbeheer worden samengevoegd.
- De organisatie realiseert samenwerking op Limburgse schaal en omvat al het gemeentelijke doelgroepenvervoer. Te beginnen met de opvolger van WMO-regiotaxivervoer (per 11 december 2016), andere vervoersvormen zoals leerlingenvervoer en WMO-dagbesteding (voormalige AWBZ) stromen geleidelijk in middels een groeiscenario.
- De publieke organisatie zal gaan werken volgens het regiemodel.

De voorliggende eerste versie van het bedrijfsplan is de uitwerking van deze uitgangspunten in de vorm van een gemeenschappelijke regeling voor doelgroepenvervoer in Limburg (De GR DGV) conform het advies van Capra advocaten als geaccordeerd door de stuurgroep.

In deze eerste versie van het bedrijfsplan staan de hoofdlijnen die in het definitieve bedrijfsplan nader worden uitgewerkt. Bij de opzet van GR DGV vinden het politieke besluitvormingsproces en de bedrijfsmatige inrichting van de nieuwe organisatie voor een groot deel tegelijkertijd plaats. Het definitieve

¹ Forseti – onderdeel van de Concordis Groep – is een onafhankelijke adviesorganisatie die de publieke sector begeleidt, adviseert en ondersteunt bij de beleidsvorming en -uitvoering, aanbesteding en contractbeheer van het doelgroepenvervoer.

bedrijfsplan wordt na afronding van het politieke besluitvormingsproces gemaakt.

1.3 Leeswijzer

Deze voorliggende eerste versie van het bedrijfsplan bevat een aantal hoofdstukken waarin de totstandkoming en de denkbeelden omtrent de toekomstige inrichting van de GR DGV beschreven worden.

Hoofdstuk 2 beschrijft de maatschappelijke ontwikkelingen rondom doelgroepenvervoer en de ambities van de gemeenten in de provincie Limburg. Het verschaft achtergrondinformatie omtrent de beweegredenen tot de oprichting van de GR DGV; waarom gaan we dit doen?

In **hoofdstuk 3** worden vervolgens de contouren en uitgangspunten bij de totstandkoming van de GR DGV beschreven.

In **hoofdstuk 4** worden de in het vorige hoofdstuk beschreven contouren en uitgangspunten vertaald naar de operationele uitwerking vanaf het moment van oprichten van de GR DGV tot de ambities en vooruitzichten op de langere termijn; wat gaan we doen?

Hoofdstuk 5 beschrijft vervolgens hoe de bedrijfsvoering en organisatie van de GR DGV wordt ingericht; hoe gaan we dit doen?

In **hoofdstuk 6** worden de financiële consequenties van hetgeen reeds is beschreven toegelicht; wat zijn de kosten?

Ten slotte geeft **hoofdstuk 7** inzicht in de wijze van implementatie. In dit hoofdstuk wordt het implementatieplan nader toegelicht van de voorbereiding van de GR DGV tot de start operationele regie doelgroepenvervoer (start met WMO-regiotaxivervoer) per 11 december 2016.

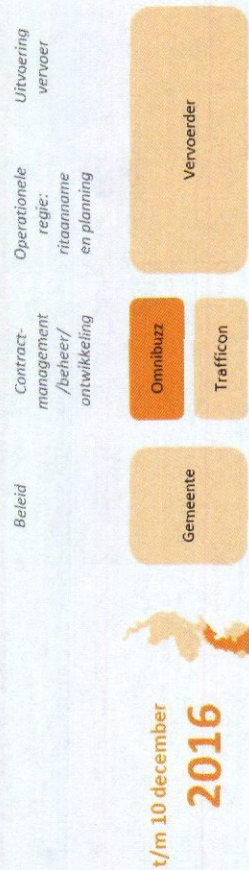
2. MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN EN AMBITIES

Dit hoofdstuk beschrijft de maatschappelijke ontwikkelingen rondom doelgroepenvervoer en de ambities van de gemeenten in de provincie Limburg:

- Hoe is het doelgroepenvervoer in Limburg op dit moment georganiseerd?
- Wat is de wens van de gemeenten ten aanzien van de toekomstige invulling van het doelgroepenvervoer in Limburg?
- Wat zijn de lange termijn ambities?
- Wat is de reden voor de oprichting van een gemeenschappelijke regeling voor het doelgroepenvervoer in Limburg?
- Wat merkt de klant van deze ontwikkeling?

2.1. Huidig doelgroepenvervoer in Limburg tot en met 10 december 2016

Het huidige gemeentelijke doelgroepenvervoer is versnipperd: er zijn veel overheden, opdrachtgevers, bedrijven en vervoerders betrokken. Ook is sprake van veel soorten contracten en is er een groot verschil in werkgebieden.



Figuur 1: schematische weergave van het huidige doelgroepenvervoer

Het gemeentelijke doelgroepenvervoer bestaat sinds 2015 uit een aantal categorieën:

- WMO-regiotaxivervoer
- Leerlingenvervoer
- WMO-dagbesteding vervoer (oude AWBZ)
- Jeugdwet vervoer

- WSW-vervoer
- (naar verwachting binnenkort ook Valys-vervoer)

2.1.1. WMO-regiotaxivervoer

Voor wat betreft WMO-regiotaxivervoer is er tot en met 10 december 2016 sprake van een groot contract. Al het sociaal-recreatief vervoer in Limburg is door alle gemeenten op dit moment via de provincie Limburg gezamenlijk aanbesteed. Hierbij is Limburg verdeeld in twee kavels, Noord/Midden en Zuid, elk met een eigen prijsstelling.

De operationele regie over het contract regiotaxi is in 2006 voor een periode van 10 jaar gegund aan Veolia. Veolia maakt hiervoor gebruik van de kennis en kunde van een van haar dochterondernemingen. Zij dragen daarbij zorg voor het callcenter, de dispatch van de ritten over de diverse taxibedrijven en de directe controle op de dagelijkse uitvoering door deze taxibedrijven. Daarnaast verzorgt Veolia de contractering van de diverse lokale taxibedrijven. Bij deze taxibedrijven vindt ook een regievoering plaats, namelijk de regie over welk voertuig welke klant binnen welke contracteisen gaat ophalen.

Er zijn thans in de provincie vier regio's voor wat betreft WMO-regiotaxivervoer. In drie regio's wordt het contractbeheer uitgevoerd door Trafficon B.V. en in één regio door de Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. De contractbeheerder draagt onder andere zorg voor een goede uitvoering van de overeenkomst met de vervoerder; hij controleert de dagelijkse gang van zaken, controleert de facturen en bewaakt de aangeboden kwaliteit.

2.1.2. Overig vervoer

Met betrekking tot het leerlingenvervoer en WMO-dagbesteding (oude AWBZ) inclusief het vervoer in het kader van de Jeugdwet is er thans sprake van een groot aantal contracten met wisselende looptijden, verkavelingen en diverse prijzen. Het is ingekocht door verschillende partijen. De operationele regie ligt bij de vervoerders.

2.1.3. Knelpunten huidige situatie

Voor klanten is het vaak niet duidelijk hoe de verschillende vervoersvormen zijn geregeld. Door de versnippering bestaat de kans dat dezelfde soort klant in andere regio's anders behandeld wordt. Daarnaast bestaan er momenteel grote regionale verschillen in kostprijzen. Een verdere samenwerking en latere instroom van andere vervoersvormen, leidt tot een slimmere werkwijze met meer duidelijkheid voor de klant.

2.1.4. Kerncijfers huidig WMO-regiotaxivervoer in Limburg

In onderstaand overzicht worden de kerncijfers van het WMO-regiotaxivervoer voor de vier verschillende regio's inzichtelijk gemaakt. Deze kerncijfers geven een impressie van het huidige vervoersvolume in Limburg. De regio's verschillen qua omvang deels vanwege het verschillende beleid dat de individuele gemeenten van de regio's voeren.

Contractbeheerder	Noord en Midden Limburg		Westelijke Mijnstreek en Heuvelland		Maastricht		Parkstad	
	Trafficon BV	GR Omnibuzz	Trafficon BV	Trafficon BV	Trafficon BV	Trafficon BV	Trafficon BV	Trafficon BV
Aantal ritten per jaar	394.550	489.550	231.373	320.602				
Aantal zones per jaar	1.222.227	1.178.652	669.516	983.058				
Aantal toeslagzones per jaar	76.519	258.470	78.553	56.400				
Aantal puntbestemmingen per jaar	28.719	3.112	0	22.196				
Aantal kamer-kamer toeslagen per jaar	2.372	890	4.309	2.383				
Gem. ritlengte 2015 (in zones)	3,17	2,47	2,89	3,37				

Tabel 1: kerncijfers huidig WMO-regiotaxivervoer in Limburg

2.2. Korte termijn doelgroepenvervoer in Limburg vanaf 11 december 2016

Op 10 december 2016 eindigen de huidige provinciale openbaar vervoer concessies waarvan de WMO-regiotaxivervoer een onderdeel is. Alle gemeenten moeten per 11 december 2016 derhalve een opvolger hebben van het huidige WMO-regiotaxivervoer.

Een toekomstbestendig doelgroepenvervoer sluit aan op de ontwikkelingen van de decentralisaties in de zorg en op de nieuwe OV-concessie door de

provincie Limburg per 11 december 2016. Al sinds medio 2013 ontwikkelen 32 Limburgse gemeenten regionale uitgangspunten voor het doelgroepenvervoer:

- iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden
- continu werken aan kwaliteitsverbetering en hierbij aansluiten bij de reeds ingezette kanteling in het sociale domein, het bevorderen van de zelfredzaamheid van burgers, burenhulp en het zo veel als mogelijk gebruik maken van algemeen (voor iedere burger) toegankelijke voorzieningen
- bevorderen dat burgers optimaal deelnemen aan samenleving, ook door Social Return On Investment
- vervoersuitgaven beheersbaar houden, ook met oog op duurzaamheid
- vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen

Volgens onderzoek van Forseti zullen de vervoerkosten voor WMO-

regiotaxivervoer stijgen in een nieuwe vervoersconcessie; in concreto dus al vanaf 11 december 2016. Het gaat hier om de kosten die de gemeenten betalen. Forseti heeft dit onderzoek aan de hand van vergelijkbare recente aanbestedingen. Met name in Noord- en Midden Limburg is de verwachte stijging aanzienlijk doordat de huidige concessie via Veolia erg laag is geprijsd. In een nieuwe aanbesteding moet rekening worden gehouden met recente marktstarieven. Ook voor Zuid-Limburg is sprake van een verwachte prijsstijging.

Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer zijn communicerende vaten en kennen een grote samenhang. Daarom vindt er tussen de regio's Noord-, Midden- en Zuid-Limburg en de provincie Limburg nauwgezet afstemming plaats over de totstandkoming (en uitrol) van de nieuwe OV-concessie. De provincie beschikt daarbij over specifieke expertise over vervoer (planning, inkoop, juridisch) en brengt deze kennis en kunde in bij de ontwikkeling van het doelgroepenvervoer, mits de gemeenten (regio's) samenwerken.

2.3. Lange termijn doelgroepenvervoer in Limburg: 2018 en later

Vanaf 11 december 2016 verzorgt GR DGV het WMO-regiotaxivervoer met de kwaliteit die klanten al gewend zijn. Tegelijk is de organisatie verder ingericht. Vanaf begin 2018 kan dan gewerkt worden aan vernieuwingen en de instroom van overig doelgroepenvervoer. De mogelijke vernieuwingen worden in hoofdstuk 4 verder uitgewerkt. Hier worden de mogelijkheden geplaatst in het licht van de geformuleerde uitgangspunten, maatschappelijke ontwikkelingen en ambities.

De wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie betreffen met name de mogelijkheid om contractmanagement en operationele regie te combineren binnen één organisatie. Bovendien is er geen regionale versnippering meer. Dit biedt verder mogelijkheden tot vernieuwing die al vanaf 2018 kunnen worden benut.



Figuur 2: schematische weergave veranderingen en ontwikkelingen tot 2018 en verder

Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop dat ze iedere doelgroep passend en tijdig vervoer wil blijven bieden. Daarmee willen ze iedereen zo optimaal mogelijk laten deelnemen aan de samenleving. Dat vervoer moet voor

gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Het samenwerken binnen GR DGV biedt gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Dit biedt schaalvoordelen, waardoor kosten laag blijven. Door deze manier van samenwerken kunnen gemeenten het doelgroepenvervoer blijven garanderen binnen de financiële kaders van de gemeentelijke begrotingen.

Binnen GR DGV kunnen de gemeenten ook laten zien dat oog voor financiële beheersbaarheid goed samengaat met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. GR DGV vervult de rol van een kennis- en ontwikkelcentrum voor toekomstbestendig kwaliteitsdoelgroepenvervoer. Zo kan er gewerkt worden aan continue kwaliteitsverbetering. Deze rol kan ze vervullen door de bundeling van kennis die de laatste jaren in de provincie is gegroeid. De omvang van de organisatie draagt bij aan het ontwikkelen van betaalbare producten die de klantvredeheid bevorderen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan klantvriendelijke betaalsystemen, goede informatievoorziening, verbeteringen boekingsystemen of de ontwikkeling van een vervoers-app voor de mobiele telefoon. Ook het invoeren van een OV-advies is binnen een groter samenwerkingsverband als GR DGV klantvriendelijker te organiseren. In het werkgebied van GR DGV weten alle klanten waar ze aan toe zijn en gelden voor hen zo veel als mogelijk dezelfde voorwaarden.

2.4. Vormgeving publiekrechtelijke samenwerkingsvorm voor Doelgroepenvervoer in Limburg

Tot de oprichting van de Gemeenschappelijke Regeling wordt geadviseerd na een uitgebreid voorbereidingsproces door de Stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg. Op basis van juridisch advies gaat de voorkeur uit naar een openbaar lichaam in het kader van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

De oprichting van de GR DGV sluit als het ware aan bij de huidige gemeentelijke samenwerking binnen het WMO-regiotaxivervoer. In één regio is al een gemeenschappelijke regeling actief en in de andere regio's wordt intensief bestuurlijk en ambtelijk samengewerkt. Deze kennis en ervaring kan nu gebundeld worden, ook ten behoeve van andere vervoersvormen. De ervaring met de bestaande samenwerkingen maken de opzet van de GR DGV makkelijker.

De eerste focus van de GR DGV op WMO-regiotaxivervoer heeft te maken met de omvang van het vervoer (grootste vorm doelgroepenvervoer Limburg) en de noodzaak om per 11 december 2016 een opvolger van de huidige Regiotaxi te hebben. De GR DGV kan snel overgaan tot de noodzakelijke aanbesteding van het WMO-regiotaxivervoer.

Door de schaal waarop wordt samengewerkt kunnen de gemeentelijke ambities en uitgangspunten beter worden uitgewerkt. Dit kan al op de korte termijn, maar het zal in combinatie met de lange termijn vernieuwing vanaf 2018 nog beter tot zijn recht komen. De GR DGV gaat door de instroom van ander doelgroepenvervoer aan kracht winnen.

2.5. De klant centraal

De GR DGV wil laten zien dat oog voor financiële beheersbaarheid goed samen gaat met kwaliteitsverbetering. Bij alles zal de GR DGV de volgende vragen stellen: Wat betekent dit nu voor de klant? en hoe kan het beter? Door de grotere samenwerking binnen de GR DGV blijft doelgroepenvervoer mogelijk en wordt de kwaliteit hoger.

Bij de start wordt het WMO-regiotaxivervoer uitgevoerd uitgaande van de kwaliteit zoals klanten dat gewend zijn. Het eerste jaar merken de klanten van deze vervoersvorm als het ware dus nog niet veel van de grotere organisatie en vernieuwingen. Pas vanaf 2018 zullen vernieuwingen worden ingezet. Met het hierna beschreven interview met het heer en mevrouw Janssen in december 2017 willen we aangeven wat de toekomstige klant gaat merken en hoe we met wijzigingen willen omgaan (zie kader 1). Dit geldt ook voor de andere vervoerstromen.

Echt-Susteren, 15 december 2017

Sinds 11 december 2016 voert GR DGV het WMO-regiotaxivervoer in Limburg uit. Nu, één jaar later, spreken we met het echtpaar Janssen over hun ervaringen.

Mevrouw Janssen denkt eerst nog even terug aan oktober 2015. Toen hoorde ze voor het eerst dat de regiotaxi zou veranderen. In de krant stond dat de ze vaker met het openbaar vervoer zou moeten gaan reizen. De gemeenten zouden gaan bezuinigen op de regiotaxi. Meneer Janssen vult aan: "Dat was best schrikken, maar al snel kregen we informatie dat goed zou worden gekeken naar wie echt alleen maar met de Regiotaxi kan reizen en wie bijvoorbeeld ook een stukje met het openbaar vervoer kan reizen. Dat leek ons best slim."

Mevrouw Janssen: "Ze hielden ons daarna goed van alles op de hoogte. Eind 2016 kregen we toen de nieuwsbrief met alle praktische informatie over de regiotaxi vanaf 11 december 2016. Er werd duidelijk herhaald dat GR DGV de regiotaxi het eerste jaar blijft aanbieden zoals we dat gewend waren. Het eerste jaar veranderde er dus niet zo veel. Dat was fijn. Zo kunnen we wennen."

Meneer Janssen vertelt dat ze onderweg wel wat wijzigingen hebben gemerkt. Ze zien minder Regiotaxi's met 1 klant rijden. Op hun eigen ritten zijn de taxi's ook beter gevuld. "Dat was best wennen, maar het is veel slimmer. Zo houden ze dit vervoer betaalbaar." De terugritten vanuit het ziekenhuis zijn ook verbeterd. "Het is eerder voorgekomen dat we allebei apart naar huis werden vervoerd. Nu kunnen we aangeven dat we samen willen reizen."

De afgelopen maanden zijn meneer en mevrouw Janssen vaker via internet de ritten gaan boeken. "GR DGV heeft dat gevraagd. Dat is makkelijker voor de organisatie. Wij vinden het zelf nu ook handig en leuk. Hierdoor ontdekken we ook veel andere dingen."



Halverwege 2017 is de consultant van de gemeente op bezoek geweest om alle (zorg)indicaties nog eens te bespreken. Mevrouw Janssen: "De gemeente wil graag dat burgers eerst kijken wat ze zelf kunnen. Dat noemen ze de kanteling en eigen kracht, geloof ik. Dat snappen we goed. En eigenlijk willen we dat ook. Begin 2018 gaat GR DGV ons dan een vrijblijvend advies geven om onze vaste woensdagrit met het openbaar vervoer te doen. Dan hoeven we dit nog niet met het openbaar vervoer te doen. We kunnen als het ware oefenen. Wanneer we ons goed voelen dan gaan we dat zeker doen. Pas in 2020 krijgen mensen die (delen) met het openbaar vervoer kunnen reizen een bindend advies voor die ritten waarop dat kan."

Meneer en mevrouw Janssen vonden het allemaal best spannend, maar ze zijn nu erg tevreden over de aanpak. Ze zijn door de diensten van GR DGV eigenlijk nog mobieler geworden.

Kader 1: Meneer en mevrouw Janssen

3. GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING DOELGROEPENVERVOER LIMBURG

In het voorgaande hoofdstuk zijn de maatschappelijke ontwikkelingen en ambities van de Limburgse gemeenten toegelicht ten aanzien van het doelgroepenvervoer. Het voorstel om te komen tot de totstandkoming van een Gemeenschappelijke Regeling Doelgroepenvervoer Limburg is hierin de eerste stap.

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de totstandkoming van deze GR DGV:

- Wat zijn de kernwaarden?
- Wat is de missie en motto?
- Hoe is de strategie van de GR DGV ten aanzien van klanten, opdrachtgevers en maatschappij?

3-1. Kernwaarden

De GR DGV heeft een aantal kernwaarden geformuleerd die aansluiten bij de wensen van de gemeenten. De kernwaarden luiden:

- Klantgericht en betrouwbaar
- Kostenefficiënt en duurzaam
- Innovatief en flexibel
- Kwaliteit en deskundigheid
- Ethiek en integriteit

3-2. Missie

De missie volgt als vanzelfsprekend uit de kernwaarden:

*Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar
doelgroepenvervoer voor nu en later*

De GR DGV zorgt dat klanten (ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben) optimaal vervoerd worden en daardoor deel kunnen blijven nemen

aan maatschappelijke activiteiten. De GR DGV werkt in overleg met de opdrachtgevers en klanten continu aan kwaliteitsverbeteringen en beheersbaarheid van vervoersvormen. Het efficiënter organiseren van vervoer levert resultaten op duurzaamheid (minder voertuigen nodig) en zorgt dat vervoer binnen de gemeentelijke begrotingen mogelijk blijft.

Dit sluit aan bij de (al ingezette) kanteling in het sociale domein, het bevorderen van zelfredzaamheid onder burgers, burenhulp en het zo veel als mogelijk gebruik maken van algemeen (voor iedere burger) toegankelijke voorzieningen (bijv. OV). De intentie is deelname aan de samenleving in brede zin zoveel mogelijk te bevorderen, ook door Social Return On Investment.

3-3. Motto

De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden

Slim vervoer

De GR DGV zorgt met het aanbieden van doelgroepenvervoer voor een heel belangrijk netwerk in dit gebied voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders. Door dit slim te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd, maar blijft het ook betaalbaar. Om dit te realiseren wil de GR DGV voortdurend blijven verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen. Als kenniscentrum beschikt de GR DGV over input van gebruikers, vervoerders, instellingen, overheden etc. De GR DGV is daardoor in staat alle belangen mee te wegen en voor een optimale onderlinge afstemming te zorgen.

Verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van de GR DGV in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. De uitdaging is om deze functie binnen de actuele financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op

efficiënt vervoer en de eigen kracht van gebruikers. Ook spant de GR DGV zich in om de relatie tussen vervoer en activiteiten te versterken.

Blijven(d)

Dit leidt tot een verduurzaming over de hele breedte van het maatschappelijk veld, waardoor vervoer en activiteiten ook op lange termijn geborgd zijn en vervoer de noodzakelijke verbinding kan blijven bieden.

3-4. De klanten

De GR DGV wil met alle betrokken partijen via het vervoersaanbod zorgen voor een vervoerssysteem waarin:

- Klanten zich altijd welkom en veilig voelen
- Klanten geen barrières ervaren en de toegankelijkheid hoog is
- Klanten zich zo snel en adequaat mogelijk kunnen verplaatsen
- Klanten – mits aanwezig – keuzevrijheid hebben uit verschillende reismogelijkheden
- Klanten altijd tevreden terugkijken op hun reis

Op deze wijze wil de GR DGV bijdragen aan een participerende samenleving.

Er bestaat daarbij in de visie van de GR DGV geen standaard klant. Iedereen heeft zijn eigen mogelijkheden en zijn eigen redenen om te reizen. Toch zijn er enkele gemeenschappelijke kenmerken:

- Iedere klant reist van A naar B en misschien door naar C;
- Iedere klant wil 100% op zijn vervoer kunnen vertrouwen;
- Iedere klant reist middels een voorziening die passend is;
- Voor iedere reis van iedere klant is minstens één reismogelijkheid beschikbaar.

Het is de taak van de GR DGV om ervoor te zorgen dat de reiziger de beste mogelijkheid geboden wordt.

De GR DGV staat midden in de maatschappij en houdt nauw contact met gemeenten en klantvertegenwoordigers. Dit past ook bij het publieke karakter

van de organisatie. De organisatie wordt zo ingericht dat er snel contact mogelijk is met medewerkers die goed op de hoogte zijn van lokale omstandigheden en daardoor snel mee kunnen werken aan oplossingen. Goed relatiemanagement is een belangrijk uitgangspunt. Er wordt periodiek overleg gevoerd met cliëntpanels. Deze panels kunnen gevraagd en ongevraagd adviseren. De panels worden ook materieel in staat gesteld het werk goed te kunnen doen.

3-5. De opdrachtgevers

Een belangrijk onderdeel van de besluitvorming in het kader van provinciaal doelgroepenvervoer en de GR DGV is de bestuurlijke opzet van de gemeenschappelijke regeling. Deze wordt in het uitgebreide bedrijfsplan en implementatietraject nader uitgewerkt. In aanvulling hierop richt de GR DGV een overlegstructuur in waarin contact wordt gehouden met gemeenteraadsleden. Hiermee wil de GR DGV de afstand met raadsleden kort houden. Ook blijven raadsleden zo goed op de hoogte van het functioneren van deze GR.

De gemeenten blijven aan zet voor de indicaties van individuele reizigers en bepalen zo de kaders en vervoersspecificaties waarbinnen de GR DGV reizigers adviseert, combineert en vervoert. De GR DGV wordt flexibel ingericht, zodat de regels voor het vervoer op gemeentelijk en zelfs individueel niveau kunnen worden aangepast. Vanuit doelmatigheid en gelijkheid tussen gebruikers wordt het bewerkstelligen van uniformiteit wel als wenselijk beschouwd.

3-6. De vervoerders

De GR DGV wil een duurzame en gezonde relatie met de vervoerders opbouwen. In de voorbereidingsfase wordt gebruik gemaakt van een marktconsultatie. Via die weg worden vervoerders enerzijds geïnformeerd en anderzijds kunnen zij meedenken in de voorbereiding van de aanbesteding van het vervoer en innovatieve oplossingen, ideeën of suggesties aandragen.

In de aanbesteding zet de GR DGV in op kwaliteit en niet uitsluitend op prijs. Voor een juiste uitwerking volgens dit principe zal passend advies worden ingewonnen. De huidige markt staat (te veel) onder druk door de sterke focus op prijs, die reeds hebben geleid tot meerdere faillissementen. Aanvullend zal voor de bepaling van de prijs gebruik worden gemaakt van kostenkengetallen en vergelijk met andere regio's.

Vanuit het perspectief voor de kansen voor het MKB - kleine ondernemers moeten de mogelijkheid hebben om zelfstandig ritten aan te nemen en uit te voeren – is gekozen voor een regiemodel. Traditionele contracteringsmodellen op dergelijke omvangrijke contracten leiden vaak tot aanbestedingen waarin alleen de grote marktpartijen kunnen deelnemen. Voor de kleinere MKB bedrijven resteert dan enkel een mogelijke rol als onderaannemer.

In het regiemodel liggen kansen voor de kleinere (lokale) bedrijven in de uitvoering van het vervoer. Het is niet langer noodzakelijk ervaring te hebben met grote aanbestedingstrajecten, waardoor ook zij de kans krijgen zelfstandig aan te bieden.

3-7. De maatschappelijke rol

De GR DGV voert een belangrijke maatschappelijke taak uit. Via de GR DGV zijn klanten in staat vervoer te vinden waardoor ze optimaal kunnen deelnemen aan de maatschappij. Het bevorderen van maatschappelijke participatie is in deze tijd erg belangrijk.

De GR DGV komt - in het kader van innovatie en aanvullende dienstverlening voor de klanten - met nieuwe concepten die mensen toe leiden naar de arbeidsmarkt en/of laten participeren in de maatschappij. De nadruk ligt hierbij op werkervaringsplaatsen met functies die er nu nog niet zijn, maar ook op toeleiding naar bestaande ondersteunende functies. Denk bijvoorbeeld aan begeleiders van reizigers bij drukke overstappunten. Of het opleiden van mensen met een arbeidshandicap naar werk als bijvoorbeeld telefonist. Hierbij wordt samengewerkt met organisaties die deze vorm van Social Return On

Investment kunnen optimaliseren en kunnen zorgen voor financiële ondersteuning in de vorm van stimuleringssubsidies. Door de efficiëntere inzet en hogere bezettingsgraad van vervoer en gefaseerde toeleiding naar collectief vervoer zorgt het nieuwe vervoerssysteem voor minder belasting voor het milieu. Aanvullend kunnen op termijn nog meer specifieke initiatieven worden uitgewerkt om de duurzaamheid te vergroten.

Deze ambitie wil de GR DGV doortrekken naar de eigen organisatie. Dit kan bijvoorbeeld door rekening te houden met de bereikbaarheid van het OV in de locatiekeuze en toe te werken naar een digitale overlegstructuur.

4. DOELGROEPENVERVOER

In het vorige hoofdstuk zijn de contouren en uitgangspunten van de GR DGV in hoofdlijnen toegelicht.

Dit hoofdstuk geeft op hoofdlijnen een toelichting bij de visie op de operationele uitwerking van het doelgroepenvervoer:

- Hoe ziet de invulling van het doelgroepenvervoer door de GR DGV er op de korte termijn uit?
- Wat zijn de voordelen van de GR DGV op korte termijn?
- Wat is de toegevoegde waarde voor de klant?
- Wat zijn de ambities en vooruitzichten op langere termijn en welke voordelen biedt dat voor de deelnemende gemeenten én klanten?

4.1. Invulling van het doelgroepenvervoer in Limburg op korte termijn: 2017

De GR DGV werkt in opdracht van 32 Limburgse gemeenten en verzorgt vanaf 11 december 2016 in ieder geval het WMO-regiotaxivervoer. Gesterkt door de positieve ervaringen van opdrachtgevers en klanten zal de productformule van regiotaxi in eerste instantie grotendeels gehandhaafd blijven (zie bijlage 1). De bedoeling van de formule is dat de reiziger weet welke service hij of zij minimaal krijgt. De productformule is intussen ver door Nederland verspreid en in de meeste uitvoeringsaspecten is inmiddels een grote mate van uniformiteit zichtbaar. De regionale overheid behoudt altijd de ruimte om gunstigere voorwaarden te hanteren. Doordat de GR DGV bovenop de informatie zit, kan deze productformule de komende jaren doorontwikkeld en aangepast worden aan de wensen van opdrachtgevers en klanten. Voor de hand ligt bijvoorbeeld een aanpassing van de vooraanmeldtijd, omdat de korte vooraanmeldtijd (1 uur) een efficiënte planning in de weg staat. Tegelijkertijd kan dan door een betere planning het ophaalraam wellicht worden ingekort, zodat de klant minder lang hoeft te wachten.

Geleidelijk en in overleg met alle betrokkenen worden later andere vormen van doelgroepenvervoer verzorgd. De intentie is uitgesproken dat in ieder geval leerlingenvervoer en WMO-dagbesteding vervoer instromen op het moment

dat de huidige contracten aflopen (incl. eventuele verlengingen). De (voorlopig) nieuwe OV vervoerder wil graag samenwerken met gemeenten (GR DGV) om kleinschalig OV gezamenlijk uit te laten voeren. Door juridische procedures is de gunning echter nog niet definitief en kunnen er nog geen afspraken hieromtrent worden gemaakt. De ambitie is dat op termijn ook integratie plaatsvindt met vrijwilligersvervoer en burgerinitiatieven.

De ritaanname en planning worden bij de start binnen de nieuwe organisatie uitgevoerd. Data zijn in het vervoer erg belangrijk. Binnen de organisatie is de beschikbaarheid van die data zo altijd geborgd en niet afhankelijk van contractwisselingen. Ook kunnen gemeenten zo directer het vervoer aansturen en kan flexibel worden ingespeeld op de instroom van extra doelgroepen. De samenwerkende gemeenten zien de ritaanname en planning als middel om inzicht en kennis in het vervoer te verwerven en niet als primair doel van de nieuwe organisatie. Op termijn kan een mogelijke rol van marktpartijen op deze (deel-)taken worden heroverwogen.

De samenwerkende gemeenten verwachten veel sturing op kwaliteit en kosten van de tactische regie die gezamenlijk in de GR DGV wordt uitgevoerd. Tactische regie betekent: beleidsadvies, signalering indicatiestelling, ontwikkelen productformules per reizigersgroep, opzet tarieven, financieel management en kwaliteitsmanagement.

De beleidsverantwoordelijkheid blijft bij de deelnemende gemeenten.

4.2. Voordelen op de korte termijn

4.2.1. Klanten

De GR DGV zorgt ervoor dat klanten op een kwalitatief goede wijze kunnen blijven reizen. Betere afstemming en meer efficiëntie levert voor de klant meer zekerheid, meer duidelijkheid en beter vervoer. Een efficiënt vervoerssysteem betekent ook betaalbaar vervoer, zowel voor gemeenten als voor klanten. Door vervoer slim in te richten, blijft het voor klanten betaalbaar om mobiel te blijven.

De centrale loket functie voor al het lokale (kleinschalige) vervoer betekent dat de klant via één loket alle mogelijk reisopties kan overzien. Hieronder vallen zowel de open en collectieve voorzieningen (OV, vrijwilligersvervoer etc.) als de gesloten vormen van vervoer op basis van een indicatie.

Uitgangspunt is verder dat dezelfde betaalmethodiek in alle vervoer wordt ingevoerd, zodat men als klant altijd op dezelfde wijze kan afrekenen. De ambitie is bovendien om het vervoer te ontzorgen van geldhandelingen in het voertuig. Betalen via facturen of via een cashless betaalsysteem, is veiliger, klantvriendelijk en tevens efficiënter.

4.2.2. Opdrachtgevers: de gemeenten

In de financiële prognose (zie paragraaf 6.1.) is aangegeven hoe de vervoerskosten van het WMO-regiotaxivervoer zich ontwikkelen. De invloed van het invoegen van meerdere vervoersstromen en de mogelijke verbeteringen en veranderingen aan de vraagkant zullen in een later stadium financieel worden vertaald. De intentie is om op termijn de diverse vervoersstromen te bundelen, enkel het moment waarop de bundeling van deze vervoersstromen plaats zal vinden is afhankelijk van de afloop van de huidige vervoerscontracten. Voor wat betreft de veranderingen aan de vraagkant is het te vroeg om een indicatie af te geven, buiten de indicaties die uit het rapport van Forseti voortkomen. Forseti heeft in 2013 onderzoek gedaan naar te behalen voordelen bij bundeling en komt daarbij tot de conclusie dat de bundeling van het vervoer in combinatie met een regiecentrale een besparing van 15 tot 35% zou kunnen opleveren op het vervoersvolume.

Beleidsmaatregel	Vervolgstep	Effect	Besparing
Beleidsmaatregel	Aanpassen indicatiestelling	Minder gebruik doelgroepenvervoer en meer gebruik voorliggende voorzieningen	20 – 30%
Onderkant OV	Organisatie onderkant OV en invulling flexnet	Efficiëntere uitvoering doordat de regio zelf bepaalt waar OV rijdt en dit slim kan combineren met doelgroepenvervoer	5 – 10%
Bundeling vervoer (1)	Gezamenlijk inkopen leerlingensvervoer	Bundeling van vervoer in de regio leidt tot minder voertuigen en efficiëntere routes	5 – 10%
Bundeling vervoer (2)	Samenvoegen AWBZ-vervoer	Bundeling van vervoer tussen instellingen leidt tot minder voertuigen	5 – 10%

Bundeling vervoer (3)	instellingen en Bundeling AWBZ-leerlingensvervoer	en efficiëntere routes	0 – 5%
Bundeling vervoer (4)	Centrale regie via mobiliteitscentrale	Zelf (laten) plannen en sturen op kosten en kwaliteit leidt tot optimale inzet van voertuigen	15 – 35% (inclusief 1, 2 en 3)

Tabel 2: 3D vervoersstromenanalyse Forseti/HHM 2013

Deze inschatting van Forseti is vrij ambitieus en afhankelijk van meerdere factoren:

- Tijdstip waarop meerdere vervoersstromen instromen
- Vervoersvolume (beïnvloedbaar door o.a. kanteling, toeleiding naar overige vormen van vervoer)
- Vervoersstarieven (prijsstijging van vervoersstarief is onvermijdelijk daar de reële marktprijs in delen van Limburg niet overeenkomt met het huidige vervoersstarief).

Opgemerkt moet worden dat tussen de typen maatregelen sprake is van communicerende vaten. De percentages in bovenstaande tabel geven een indicatie van het mogelijke voordeel ten opzichte van de huidige situaties als zij los van elkaar worden uitgevoerd. Indien gemeenten eerst de toegang (indicatiestelling) aanpassen leidt dat tot een daling in het vervoer. Als vervolgens vervoer wordt samengevoegd is het extra bundelingsvoordeel minder groot dan wanneer vervoer in de huidige situatie wordt samengevoegd zonder dat de instroom is aangepast.

Los van deze beleidsmatige ontwikkelingen, haalt de GR DGV bedrijfsmatig voordeel door de samenwerking en de schaalvoordelen die daaruit ontstaan. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer:

- Financieel schaalvoordeel door binnen één organisatie het gehele beheer voor het doelgroepenvervoer onder te brengen.
- Efficiency voordelen door geleidelijk aan naar meer uniformiteit binnen de provincie Limburg te gaan.
- Mogelijkheden om op kleine schaal eventueel beleidsaanpassingen te testen en vervolgens uit te rollen over de rest van de provincie.
- Centralisering van kennis omtrent het WMO-regiotaxivervoer (en later overige vervoersstromen) waarbij regionale grenzen geen belemmering meer vormen.

- Meer mogelijkheden om continuïteit te waarborgen door schaalgroottes.

4.3. Invulling van het doelgroepenvervoer in Limburg op de langere termijn (vanaf 2018): vernieuwing

Belangrijke opmerking vooraf: De eerste focus van de GR DGV ligt op de continuïteit van het huidige WMO-regiotaxivervoer. In een latere fase zullen, afhankelijk van lopende overleggen, andere vervoersstromen worden toegevoegd. In het vervolg van dit plan wordt bij opzet van de organisatie en de implementatie ook gefocust op de opvolging van het WMO-regiotaxivervoer. Natuurlijk wordt bij de inrichting van de organisatie en de opzet van de systemen rekening gehouden met deze latere instroom, zodat die vloeidend kan worden uitgevoerd.

In de loop van 2017 zal in overleg met de deelnemende gemeenten en klantorganisaties gewerkt worden aan verdere verbeteringen van het WMO-regiotaxivervoer. De doelstelling van de GR DGV is kortgezegd: GR DGV zorgt dat klanten optimaal vervoerd worden en daardoor, nu en later, deel kunnen blijven nemen aan maatschappelijke activiteiten. De gemeenten moeten dit financieel mogelijk kunnen blijven maken. Daarom is het belangrijk om de betaalbaarheid goed in het oog te blijven houden.

Eén van de mogelijkheden is een aangepaste indicatiestelling die rekening houdt met de principes van kanteling, zoals toegepast in het sociale domein. Dit betekent: 1.) goed kijken wat mensen zelf kunnen, eventueel met hulp van de omgeving en 2.) vervolgens kijken waar ze echt (professionele) ondersteuning nodig hebben. De gemeente geeft dit allemaal aan in de vorm van een klantprofiel, waarin alle individuele mogelijkheden en vervoersspecificaties zijn vastgelegd. Bijvoorbeeld ook wie (deels) gebruik kan maken van het openbaar vervoer.

Op basis van dit profiel wordt bij de ritaanname/reisadvies gekeken naar de best passende reismogelijkheid per rit. Ritaanname en (vrijblijvend en later een bindend) OV-advies gebeurt via hetzelfde loket. Aanvullend kan flankerend

beleid worden ontwikkeld, zoals prijsdifferentiatie of het aanbieden van alternatieve reistijden. Ook kan worden ingezet op een intensivering van de ondersteuning onderweg (begeleiders, ondersteuners, OV-maatjes etc.), zodat klanten zo veel mogelijk veilig en eenvoudig gebruik kunnen maken van collectieve voorzieningen.

De GR DGV kan ook actief de pieken in de vervoersvraag afvlakken door het vervoer meer te spreiden over de dag. Vervoerspieken zijn een belangrijke oorzaak van inefficiënte inzet van voertuigen. Bij het uitvoeren van meer vervoersstromen kan gedacht worden aan het verplaatsen van aanvangstijden van activiteiten, zodat het vervoer volgtijdelijk kan plaatsvinden. Ook het actief beïnvloeden van het moment van ritaanvraag is mogelijk. Het vervoer kan bijvoorbeeld beter gepland worden wanneer de rit een dag van te voren wordt aangevraagd. Een ander mogelijk instrument is het stimuleren van 'vrije' ritten in de daluren door het aanbieden van een aangepaste eigen bijdrage (dalurentarief).

De provincie brede samenwerking maakt investeringen mogelijk op het terrein van (mentale) toegankelijkheid van reisinformatie door 'doelgroep vriendelijke' boekingsystemen, apps etc. Hierdoor zal het (digitaal) vinden van informatie en het boeken van ritten voor klanten steeds makkelijker worden. Daarbij wordt de reiziger extra comfort en service geboden. Zo kan de klant gericht en betrouwbaar op de hoogte worden gehouden van de actuele aankomsttijden en de situatie op de weg. Dit geeft rust voor de klant die weet waar hij/zij aan toe is.

Door het ontwikkelen van eerder genoemde klantprofielen, kan - op basis van reisgedrag en wensen - de dienstverlening nog beter op maat worden afgestemd. Hierover vindt in Nederland veel onderzoek plaats. De GR DGV neemt actief deel aan deze overleggen en onderzoeken.

Samengevat biedt de GR DGV op lange termijn volop mogelijkheden voor verbeteringen voor zowel reizigers als gemeenten, omdat men door kan blijven ontwikkelen op:

- Toepassing kantelingsprincipes in vervoer
- Gebruik OV en eventueel (nieuwe vormen van) OV-ondersteuning
- Efficiëntie in vervoer door betere afstemming van activiteiten (vanuit vervoerkundig oogpunt)
- Afstemming vraag en aanbod (kwaliteit) door maatwerk in klantprofielen en productformules
- (Mentaal toegankelijke) boekings- en (reis-)informatie systemen

5. BEDRIJFSVOERING

In het vorige hoofdstuk is een inzicht gegeven in de inhoudelijke uitvoering van het doelgroepenvervoer door de GR DGV. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de bedrijfsvoering van de GR DGV:

- Hoe is de governance en zeggenschap geregeld?
- Hoe ziet de organisatiestructuur er uit? En wat zijn de processen en diensten die zullen worden uitgevoerd om de GR DGV optimaal te laten functioneren?
- Welke ondersteunende ICT is hiervoor nodig?

In de implementatiefase zal de bedrijfsvoering inclusief processen en diensten nader worden uitgewerkt.

5-1. Governance en zeggenschap

Op advies van Capra advocaten te 's Hertogenbosch d.d. 4 augustus 2015 verdient bij een publiekrechtelijke regiecentrale de keuze voor een gemeenschappelijke regeling op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) de voorkeur. Het is de meest directe vorm van functionele samenwerking tussen overheden ter behartiging van bepaalde belangen.

De voorkeur gaat er dan ook naar uit een gemeenschappelijke regeling te treffen in de vorm van een openbaar lichaam op grond van artikel 8, eerste lid Wgr, met een geleed bestuur bestaande uit een algemeen- en een dagelijks bestuur en een voorzitter als bestuursorganen. Bijkomend voordeel van de keuze voor een openbaar lichaam op grond van artikel 8, eerste lid Wgr, is dat de gemeenschappelijke regeling naar de toekomst toe het meest flexibel blijft omdat met de keuze voor het openbaar lichaam, daar ook raadsbevoegdheden aan kunnen worden overgedragen wanneer daar behoefte toe bestaat.

De gemeenschappelijke regeling voorziet het dagelijks bestuur van voorstellen en legt periodieke verantwoording af met betrekking tot de uitvoering en voortgang. Het dagelijks bestuur voorziet het algemeen bestuur van adviezen

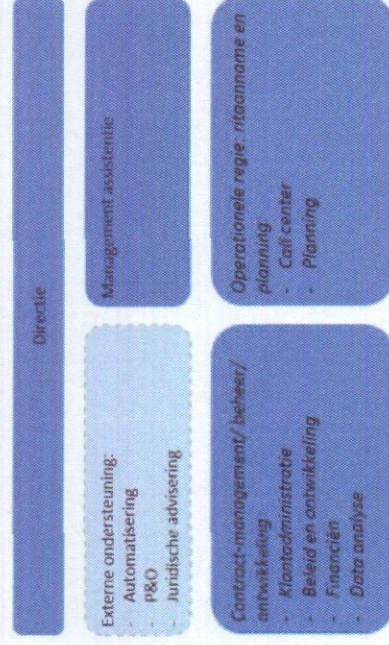
inzake gedane voorstellen. Het algemeen bestuur fungeert als onafhankelijk besluitorgaan.

De exacte vormgeving van de zeggenschapsstructuur wordt nader uitgewerkt en beschreven in het uitgebreide bedrijfsplan.

5-2. Organisiestructuur

De missie en visie worden weerspiegeld in de aard en vorm van de organisatie. GR DGV wordt georganiseerd als:

- Een zelfstandige, kwalitatief hoogwaardige uitvoeringsorganisatie
- Die de volledige integrale verantwoordelijkheid draagt, inclusief bijvoorbeeld financieel beheer en personeelszaken
- Waar de principes van bedrijfsmatig en proces gestuurd werken leidend zijn.



Figuur 3: Schematische weergave organisatiestructuur

5-2.1. Aansturing en ondersteuning

De organisatie wordt gekenmerkt door een platte organisatiestructuur. De organisatie wordt aangestuurd door een directeur. De directeur is secretaris van het bestuur en heeft daar een adviserende stem. Hij is eindverantwoordelijk voor de gehele bedrijfsvoering. De directeur is het gezicht van GR DGV en uit dien hoofde eerste aanspreekpunt van de organisatie naar (vervoer)bedrijven, instellingen, provincie en gemeenten. De directeur

wordt ondersteund door de managementassistentie. Deze verzorgen de administratieve ondersteuning, agendering, archivering en telefonische afhandeling. Gezien de grootte van de organisatie, wordt een aantal functies mogelijk extern ingekocht. Hierbij valt te denken aan staffuncties zoals automatisering, P&O en juridische advisering.

De rest van de organisatie wordt ingericht rondom de twee hoofdactiviteiten die bij de GR DGV worden belegd: contractmanagement, -beheer en ontwikkeling enerzijds en de operationele regie (ritaanname en planning) anderzijds.

5.2.2. Contractmanagement, -beheer en ontwikkeling

Deze hoofdactiviteit betreft de werkzaamheden zoals contract- en relatiebeheer, algemene informatievoorziening, administratieve afhandeling, klantenservice inclusief aanname en afhandeling van klachten, financiële afhandeling inclusief financiële- en managementinformatievoorziening en het proactief adviseren van de deelnemende gemeenten omtrent beleid. Deze werkzaamheden met betrekking tot contractmanagement, -beheer en ontwikkeling zullen worden uitgevoerd binnen een aantal taakgebieden:

Klantadministratie

De primaire taak van het taakgebied klantadministratie is het in staat stellen van de cliënt om te reizen na de indicatie door de gemeente. De werkzaamheden behorende bij klantadministratie zijn het aanmaken, beheren en muteren van stamkaarten van cliënten, het aanmaken van vervoersplassen, klantcontact, klachtafhandeling en het uitvoeren van dagelijks klantvredeheidsonderzoek. De klantadministratie fungeert daarnaast als aanspreekpunt voor gemeenten inzake indicatie gegevens.

Beleid en ontwikkeling

Beleid en ontwikkeling adviseert en ontwikkelt beleid in beleidsvisies en/of beleidsnota's en is verantwoordelijk voor de implementatie en uitvoering hiervan. Het beleid is verschillend van aard, zowel op het gebied van de positionering van de organisatie alsook op vervoersgebied. Landelijke

ontwikkelingen op het gebied van de WMO en aanverwante onderwerpen worden gemonitord en waar nodig wordt er op gereageerd/geacteerd.

Financiën

Het taakgebied financiën is belast met de financieel strategische beleidsontwikkeling en advisering, draagt zorg voor Planning & Control cyclus en financiële sturingsinformatie. Daarnaast is financiën verantwoordelijk voor de financiële administratie en budgetbewaking.

Data-analyse

Het taakgebied data-analyse behelst het maken en analyseren van maandelijkse rapportages van volumes en kwaliteit van de uitgevoerde ritten, welke de basis zijn voor de afrekening met gemeenten en provincie en de uitbetaling aan de vervoerders en het callcenter. Gemeenten ontvangen maandelijks een overzicht van de afgenomen ritten, hoeveelheid zones, opties, aantallen klachten (gegrond en ongegrond) en de gerealiseerde kwaliteit per gemeente. Verder worden afdeling specifieke analyses uitgevoerd ten behoeve van het contractbeheer. Technische uitwisseling van data tussen mobiliteitscentrale en vervoerders teneinde voldoende adequate stuurimpulsen te geven op de terreinen controle, beleidsontwikkeling en financiën behoort tot de verantwoordelijkheid van het taakgebied. Daarnaast ligt er een ontwikkelopgave om het vervoer meer volgtijdelijk te organiseren en om het maatwerkvervoer meer af te stemmen op het OV. Ook aan deze beleidsontwikkeling zal een bijdrage geleverd worden.

5.2.3. Operationele regie

Deze hoofdactiviteit betreft de werkzaamheden omtrent ritaanname en planning die thans door de vervoerder worden uitgevoerd, zoals informatie en advies, ritaanname, ritplanning, en rittoewijzing. Deze werkzaamheden worden verricht door een callcenter en het taakgebied planning.

Callcenter

Het callcenter is het aanspreekpunt voor de reiziger. Ritaanvragen en informatievoorziening aan de reiziger over ritmogelijkheden worden hier aangenomen waarna de ritopdracht doorgezet wordt naar de afdeling planning.

Planning

Dit taakgebied verwerkt reizigersaanvragen, plant ritten en wijst reizigers toe aan voertuigen van verschillende gecontracteerde vervoerders.

Het is niet ondenkbaar dat de taakgebieden callcenter en planning functioneel aangestuurd worden door een verantwoordelijke voor de operationele regie die hiërarchisch onder de directeur valt.

Bovenstaande uiteenzetting van de verschillende taakgebieden geeft een beeld van de producten en diensten die de GR DGV aanbiedt. Voor een schematisch totaaloverzicht van alle producten en diensten zie bijlage 2.

5.2.4. Formatie

Uitgaande van de indeling van de organisatie als voorgaand beschreven zijn de volgende uitgangspunten voor de formatiebepaling gehanteerd:

- Het aantal benodigde fte's voor contractmanagement, -beheer en ontwikkeling alsook aansturing en ondersteuning is ingeschat op basis van de begrotingen van de regio's Noord en Zuid alsook de uitbreiding van het taakvolume voor het onderdeel contractmanagement, -beheer en ontwikkeling.
- Het onderdeel operationele regie is ingeschat op basis van de uitvoer van de huidige productformule conform de huidige openingstijden.
- Voor de onderdelen contractmanagement, -beheer en ontwikkeling en aansturing en ondersteuning wordt uitgegaan van 15 tot 18 fte's.
- Voor het onderdeel operationele regie wordt uitgegaan van 27 tot 33 fte's.
- Voor de gehele organisatie wordt de maximale formatie ingeschat tussen de 42 en 51 fte's.

- Er wordt uitgegaan van een aanloopperiode van 3 maanden voor definitieve opstart van de GR DGV om de operationele regietaken te kunnen proefdraaien.

Deze formatieve uitgangspunten vormen ook de basis voor de financiële prognose zoals weergegeven in paragraaf 6.1.6.

5.3. Applicatie- en ICT-landschap

Plan- en klantrelatiesoftware vormen qua ICT het hart van de organisatie. De centrale draait in de kern om het aannemen van de rit, de planning van de rit en de uitvoering ervan. De centrale dient te beschikken over software ten behoeve van dit primaire vervoerproces. De plansoftware draagt zorg voor samenhang in het vervoer. Het gaat om geavanceerde software die in de toekomst zowel het vraagafhankelijk vervoer (zoals WMO-regiotaxivervoer) als het geregeld vervoer (zoals leerlingenvervoer of WMO-dagbesteding vervoer) kan combineren. Deze software moet niet alleen kunnen plannen, maar ook kunnen uitrekenen wat de kosten zijn. Voor deze plansoftware wordt een apart programma van eisen gemaakt.

De klantrelatiesoftware levert alle relevante informatie om klanten maatwerk vervoer te leveren en ze aanvullend te adviseren. Daar komt de administratieve afhandeling bij, alsook onderliggende processen, zoals facturatie (klant en gemeente), monitoring en verantwoording.

Momenteel wordt een analyse uitgevoerd om te kijken welke software beschikbaar is en hoe de koppeling gelegd kan worden met (klantrelatie) systemen die nu al worden gebruikt. Deze analyse omvat ook de geschiktheid van bestaande systemen om op te schalen (meer klanten) en meerdere vervoersstromen te verwerken. Parallel vindt een brede en diepgaande oriëntatie op de 'nieuwe' software plaats. Voor een goede beoordeling van de verschillende pakketten wordt gebruik gemaakt van externe deskundigheid. De inkoop van de software is medio 2016 gepland. De ICT infrastructuur dient volledig ingericht te zijn op het moment dat de mobiliteitscentrale start.

5-3.1. Het huidige Applicatie- en ICT-landschap

De primaire applicaties die thans in gebruik zijn, hebben een directe relatie met het primaire proces (klantadministratie). Het betreft een applicatie met uitgebreide functionaliteiten voor klantenadministratie, vervoersregistratie en klachtenbeheer, maar ook een veilige toegang voor gemeenten (voor aanvragen, mutaties middels een portal etc.) en software voor de financiële afdeling en rapportering. Verder zijn al een telefooncentrale en applicatie voor tevredenheidsmeting en marktonderzoek gekoppeld. Deze applicaties functioneren in de huidige situatie naar tevredenheid en de intentie is om ze – bij gebleken geschiktheid - mee over te nemen.

De genoemde applicaties zijn geïnstalleerd op een ICT-omgeving die is ondergebracht in een datacenter van een gerenommeerd landelijk automatiseringsbedrijf. Dit bedrijf is ook verantwoordelijk voor het ICT beheer. Middels een Cloud omgeving zijn de servers bereikbaar. Dit heeft als voordeel dat de organisatie zich in de toekomst volledig kan blijven concentreren op de kernactiviteiten en de veranderingen die plaatsvinden.

Mede ingegeven door het beeld dat het huidige applicatielandschap de toekomstige werkwijze en de daarbij behorende aantallen ondersteunt, wordt in eerste instantie alleen het hoogst noodzakelijke aangepast. Hierdoor blijft de impact in de opstartfase op het huidige Applicatie- en ICT-landschap en het implementatierisico zo minimaal mogelijk.

5-3.2. Uitbreidingen in het Applicatie- ICT-landschap

Op dit moment is er geen ervaring met Plansoftware en software om ritten aan te nemen, omdat deze taken bij de vervoerders zijn ondergebracht. De geplande verschuiving van de regisseursrol impliceert het aanbrengen van een aantal functionele aanpassingen in bestaande applicaties en het toevoegen van Plansoftware aan het bestaande Applicatie- en ICT-landschap.

Hiervoor worden scenario's uitgewerkt, uitgaande van bestaande applicaties, nieuwe applicaties en combinaties hiervan. De uiteindelijke keuze is afhankelijk van welke combinatie en inrichting van de software de beste ondersteuning voor het complete landschap van GR DGV biedt, waarin alle taken als

klantbeheer, ritaanname, planning en regie in optimale afstemming kunnen gebeuren.

Op hoofdlijnen zijn de volgende aanpassingen gewenst:

- Toevoegen van Plansoftware (inclusief ritaanname) aan het bestaande applicatielandschap;
- Het aanpassen van bestaande applicaties aan toekomstige werkwijze (klantrelatiesysteem en web portaal), incl. het koppelen van de Plansoftware aan bestaande applicaties (Klantrelatiesysteem);
- Het creëren van werkplekken voor medewerkers verantwoordelijk voor ritaanname, ritplanning en rittoewijzing via de Plansoftware.

5-3.3. Visie op ICT

In alle processen van de mobiliteitscentrale is ICT erg belangrijk. Een betrouwbare en toekomstbestendige ICT infrastructuur, ICT- middelen en applicaties zijn primair vereist. De processen die samenhangen met het vervoer zijn immers continu in werking. De beschikbaarheid van gegevens en applicaties en (realtime) back-up wordt via een Service Level Agreement gegarandeerd, ook in geval van calamiteiten, stroomuitval of storingen. De ICT infrastructuur ondersteunt tijd- en plaats onafhankelijk werken om uitwijking in geval van een calamiteit, op- en afschalen van de bezetting n.a.v. (plotselinge schommelingen in) behoefte of inzet van derden mogelijk te maken. Dit wordt gerealiseerd door een flexibele ICT-omgeving die geheel naar behoefte kan worden op- of juist afgeschaald.

Met het oog op de software geldt dezelfde redeneerlijn. Om optimale flexibiliteit, beschikbaarheid, schaalbaarheid en stabiliteit te verkrijgen, hebben SaaS oplossingen (Software as a Service) de voorkeur. Dit is software die als een online dienst wordt aangeboden en dus niet aangeschaft hoeft te worden. De SaaS-aanbieder zorgt voor installatie, het maken van back-ups, onderhoud en beheer, de gebruiker benadert middels licenties de software bij de SaaS-aanbieder.

Procesbeschrijvingen zijn van groot belang en zullen in detail worden vastgelegd. Dit helpt om tot een eenduidige, efficiënte en juiste uitvoering te

komen en vormt een effectief controlemiddel. Dit geldt bijvoorbeeld voor een juiste omgang met (klant-) gegevens in het kader van de privacy-wetgeving (incl. afstemming met SaaS aanbieders), de data-uitwisseling tussen voertuigen en mobiliteitscentrale (zendprotocollen), het geautomatiseerd cashless-betaalsysteem etc.

Algemene uitgangspunten voor de doorontwikkeling van het Applicatie- en ICT-landschap zijn:

- De continuïteit en veiligheid van de bedrijfsvoering worden gewaarborgd.
- Het beoogde groei-model wordt niet belemmerd door ICT.
- ICT-Processen worden duidelijk beschreven en bieden handvaten voor controle.
- Uitwisseling van data gebeurt op basis van duidelijke afspraken en binnen geldende wetgeving.

6. FINANCIËLE KADERS

In dit hoofdstuk wordt – in hoofdlijnen – inzicht gegeven in de financiële kaders van de GR DGV:

- Wat zijn de verwachte baten en lasten?
- Welke investeringen zijn noodzakelijk voor de totstandkoming van de GR DGV?
- Wat zijn de financiële beleidskaders?

6.1. Baten en lasten

Financiële doelstellingen en ambities voor de GR DGV zijn om de vervoersuitgaven beheersbaar te houden om het vervoer op langere termijn te kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen. Het vervoer moet betaalbaar blijven voor zowel de gemeenten als voor de klanten terwijl gelijktijdig gestreefd wordt naar een zo hoog mogelijke kwaliteit van dienstverlening en daarnaast naar een duurzame relatie met de vervoersbedrijven. Om dit te bereiken streeft de GR DGV naar een zo efficiënt mogelijke vormgeving van het doelgroepenvervoer in Limburg. Hiervoor beschikt de GR DGV over een aantal instrumenten die eerder in dit plan beschreven zijn.

6.1.1. Uitgangspunten

De gemaakte financiële berekeningen hebben als uitgangspunt de samenvoeging van het regiotaxivervoer voor heel Limburg per 11 december 2016. Basis voor de berekening vormen vanuit dit uitgangspunt de gegevens uit de begrotingen 2016 van Omnibuzz en de regio's Noord en Zuid. Dit geldt met name voor de kosten van het beheer en de omvang van het vervoer. Qua prijsstelling is voor het vervoer vervolgens uitgegaan van één prijs per zone voor geheel Limburg vanaf 11 december 2016. De prijs zal voortvloeien uit de aanbesteding en is dus nog onbekend. Om een schatting te kunnen maken wordt uitgegaan van het nu hoogst geldende tarief in Limburg verhoogd met 10% aangezien dit tarief wordt gezien als een reële marktprijs. Deze prijs waarmee gerekend wordt bedraagt € 4.17 (zijnde 85% van de geïndexeerde zoneprijs, zie verderop de toelichting voor deze keuze) per zone, voor de

latere jaren vindt indexering middels de NEA-index plaats. In de meerjaren berekeningen zijn we uitgegaan van een NEA-index ad 2,5%. Uit onderstaand overzicht blijkt dat de gemiddelde NEA-index voor de afgelopen jaren 3,0% bedroeg, echter is gekozen om de NEA-index voorzichtig in te steken gezien de negatieve index van 2015.

Wat betreft de eigen bijdrage van de klanten is in de gemaakte berekeningen vooralsnog uitgegaan van het hoogst geldende tarief in Limburg, zijnde € 0,71. Uiteraard staat het de individuele gemeenten in Limburg vrij om uiteindelijk een eigen beleid hieromtrent te voeren.

In de nu bekende begrotingen zijn de kosten voor regie- en planning nog een integraal onderdeel van de vervoerskosten aangezien regie- en planning bij de vervoerder liggen. Zoals beschreven in dit plan zal GR DGV zelf zorg gaan dragen voor de regie- en planning. Volgens een onderzoek van Forseti bedragen de kosten van regie- en planning 15% van de totale vervoerskosten. Onderstaande quote van Forseti komt uit de 'Notitie toekomstrichting doelgroepenvervoer Limburg'

“Kencijfers geven aan dat de verhouding bij het Wmo-vervoer tussen uitvoering en regie circa 85:15 is”

In de gemaakte berekeningen is gebruik gemaakt van dit uitgangspunt om de kosten van het regie- en planning onderdeel van GR DGV te benaderen. Zoals reeds aangegeven zijn deze uitgangspunten gebruikt om de financiële kaders te schetsen waarbinnen de nieuw te vormen GR DGV het doelgroepenvervoer voor heel Limburg kan uitvoeren. Deze kaders zijn onder te verdelen in de volgende componenten:

- Opstartkosten
- Beheerskosten
- Vervoerskosten
- Kosten regie- en planning

Hierna zal op basis van de gemaakte berekeningen aangegeven worden wat per component de te verwachten financiële impact is.

6.1.2. Opstartkosten

Om de GR DGV vorm te geven en in staat te stellen om de haar toebedeelde taken te kunnen uitvoeren en doelen te realiseren zullen voorafgaand aan de startdatum 11 december 2016 kosten gemaakt moeten worden. Deze hebben onder andere betrekking op de volgende elementen:

- Automatisering/ICT
- (Juridische) advisering
- Aanloopkosten huisvesting en personeel
- Verbouwing en inrichting kantoor
- Kosten projectteam en werving en selectie

De totale opstartkosten worden geschat op € 1,77 mln. Deze kosten worden gemaakt ni de periode tot en met 10 december 2016 en zullen in een latere fase meer exact worden uitgewerkt en vervolgens expliciet in de financiële doorrekeningen worden meegenomen.

6.1.3. Beheerkosten

Op basis van de gestelde uitgangspunten worden de beheerskosten (incl. personeelskosten) voor de GR DGV voor de jaren 2016 tot en met 2020 als volgt ingeschat:

2016 (vanaf 11-12) x €1.000	2017	2018	2019	2020
96	1.680	1.722	1.765	1.809
	x €1.000	x €1.000	x €1.000	x €1.000

Tabel 3: Beheerkosten 2016-2020

Bij de berekening van de beheerskosten is nog geen rekening gehouden met eventueel te behalen schaalvoordelen door samenvoeging van het regiotaxivervoer in geheel Limburg. Verwachting is dat bij aanvang van de GR DGV deze schaalvoordelen nog niet direct gerealiseerd kunnen worden. Na verloop van tijd zal dit wel tot de mogelijkheden gaan behoren. In paragraaf 4.2.2. zijn deze schaalvoordelen reeds toegelicht. Zie bijlage 2 voor het uitgebreide overzicht van producten en diensten die de GR DGV zal aanbieden. De uitgangspunten voor de bepaling van de personeelskosten zijn weergegeven in paragraaf 5.2.4.

6.1.4. Vervoerskosten

Doorrekening van de vervoerskosten leidt tot het volgende beeld voor de genoemde jaren.

2016 (vanaf 11-12) x €1.000	2017	2018	2019	2020
1.014	17.680	18.122	18.575	19.040
	x €1.000	x €1.000	x €1.000	x €1.000

Tabel 4: Vervoerskosten 2016-2020

Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat voor de periode na aanbesteding (vanaf 11 december 2016) een hoger tarief zal gaan gelden dan het nu geldende tarief. Deze tariefstijging is onvermijdelijk zoals blijkt uit de 'Notitie toekomstrichting doelgroepenvervoer Limburg' van Forseti:

"Om te bepalen welke effecten een nieuwe aanbesteding kan hebben op de kosten is gebruik gemaakt van benchmark cijfers vanuit recente aanbestedingen in andere regio's. Op basis van de prijzen in de Regiotaxi contracten in Flevoland, de Gelderse regio's en het recent aanbestede contract in de regio 's-Hertogenbosch is een reël te verwachten markt-tarief in een traditionele aanbesteding bepaald.... Zichtbaar wordt dat rekening moeten houden met een forse kostenstijging ten gevolge van hogere inschrijftarieven."

Om deze tariefstijging op te kunnen vangen is er in de doorrekening van de vervoerskosten het hoogst geldende tarief in Limburg éénmalig geïndexeerd met 10%.

De GR DGV heeft vanuit haar nieuwe positie en taken de mogelijkheid om diverse instrumenten in te zetten om de betaalbaarheid van het vervoer te beheersen en eventueel ook te garanderen. De tariefstijging kan hiermee (deels) worden opgevangen. Te denken valt hierbij aan de volgende maatregelen:

- Budgettering
- Eigen bijdrage klanten
- Toeleiden naar het openbaar vervoer
- Correct toepassen van overige vormen van gecontracteerd vervoer

- Combineren van vervoer

In bovenstaande kaderstellende berekening van de kosten voor vervoer is nog geen rekening gehouden met de effecten van deze maatregelen. De deelnemende gemeenten zullen zelf beslissen in hoeverre zij gebruik maken van bijvoorbeeld budgettering en de hoogte van de in rekening gebrachte eigen bijdrage aan klanten. Daarnaast zal de GR DGV ervaring moeten gaan opdoen met het zo effectief mogelijk door leiden van reizigers naar het openbaar vervoer dan wel andere vormen van vervoer. Naar verwachting zal het enige tijd duren voor de effecten van dit beleid zichtbaar worden in de vervoerskosten. In paragraaf 4.2.2. is aan de hand van onderzoek door Forseti een indruk gegeven van de impact die diverse maatregelen kunnen hebben op de totale vervoerskosten.

6.1.5. Kosten regie en planning

Zoals aangegeven in de uitgangspunten zijn de kosten van regie- en planning vooralsnog gerelateerd aan de berekende vervoerskosten. Op basis van het rapport van Forseti worden de kosten van regie- en planning geschat op 15% van de gebudgetteerde vervoerskosten 2016. Op basis van dit uitgangspunt worden de kosten voor regie- en planning als volgt ingeschat:

2016 (vanaf 11-12) x €1.000	2017 x €1.000	2018 x €1.000	2019 x €1.000	2020 x €1.000
167	2.907	2.980	3.055	3.131

Tabel 5: Kosten regie en planning 2016-2020

6.1.6. Totaaloverzicht

Samengevat leidt de financiële prognose tot onderstaand overzicht:

	Opstart x €1.000	2016 (vanaf 11-12) x €1.000	2017 x €1.000	2018 x €1.000	2019 x €1.000	2020 x €1.000
Baten						
Bijdrage gemeenten Opstart	1.770					
Bijdrage gemeenten Vervoer		850	14.813	15.183	15.562	15.951
Bijdrage klanten vervoer		165	2.868	2.940	3.013	3.088
Bijdrage gemeenten Beheer		96	1.680	1.722	1.765	1.809

Bijdrage gemeenten Regie en Planning	167	2.907	2.980	3.055	3.131
Saldo Baten	1.770	22.268	22.824	23.395	23.980
Opstart	1.770				
Beheer		1.680	1.722	1.765	1.809
Vervoer		1.014	17.680	18.122	18.575
Regie en Planning		167	2.907	3.055	3.131
Saldo Lasten	1.770	22.268	22.824	23.395	23.980
Totaal	0	0	0	0	0

Tabel 6: Totaaloverzicht baten en lasten 2016-2020

De verdeling van deze prognose naar de individuele gemeenten is terug te vinden in bijlage 4.

Bovenstaande prognose geeft het maximale kader weer waarbinnen de GR DGV het contractbeheer en operationele regie taken zal uitvoeren. De eventuele financiële voordelen van deze schaalgrootte (zie ook paragraaf 4.2.2.) zijn nog niet doorgerekend in deze prognose. De uiteindelijke gevolgen op individueel gemeentenniveau zijn verschillend door de onvermijdelijke tariefstijging, echter bekeken op het totale systeemniveau zijn op termijn voordelen te behalen, zoals centralisering van kennis, betere grip op kwaliteit van de uitvoering, sterke waarborging van de continuïteit, financieel schaalvoordeel en efficiency voordelen door uniformiteit binnen de GR DGV. Op termijn zal uitvoering van WMO-regiotaxivervoer in gezamenlijkheid naar verwachting dan ook leiden tot een zo efficiënt mogelijke uitvoering tegen zo laag mogelijke kosten.

6.2. Financiële beleidskaders

Deze paragraaf geeft een toelichting omtrent naleving wet en regelgeving, risicoanalyse, treasury en administratieve organisatie en interne beheersmaatregelen.

6.2.1. Naleving wet en regelgeving

De strategie van de GR DGV zal worden uitgevoerd binnen de geldende kaders van de externe wet- en regelgeving. Ook vindt afstemming plaats met fiscale wetgeving, zoals de wet Omzetbelasting, de gemoderniseerde

vennootschapsbelastingplicht voor overheidsondernemingen en de Wet Markt en Overheid. Wijzigingen hierin hebben namelijk grote administratieve consequenties.

Buiten de externe wet- en regelgeving, dient de GR DGV zich ook te houden aan de (gedeeltelijke) voortvloeiing hieruit in interne wet- regelgeving. Hierbij moet worden gedacht aan o.a. de naleving van de Statuten van de GR DGV, relevante artikelen uit de Gemeentewet en interne protocollen. Op toekomstige wijzigingen wordt proactief geanticipeerd.

6.2.2. Risicoanalyse en weerstandsvermogen

Er is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waar de GR DGV mee kan worden geconfronteerd. Voor deze risico's zijn vervolgens ook maatregelen benoemd om deze maximaal te beheersen.

Op basis van de risico-inventarisatie en de bijbehorende beheersmaatregelen is een inschatting gemaakt van de financiële impact en de kans dat de risico's zich voordoen. Deze "impactanalyse" zal worden doorgerekend in de financiële meerjaren prognose en de bijbehorende liquiditeitsprognose in het definitieve bedrijfsplan. Dit vormt de basis voor het bepalen van het weerstandsvermogen van de GR DGV. De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

- Onzekerheid omtrent vervoersvolume
- Personeel
- Inkooprisico
- Decentralisatie van taken naar gemeenten.
- Regie- en planning

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin risico's reeds in de prognoses zijn doorgerekend wordt de maximale impact geschat op € 1.124.853.

Op basis van deze inschatting wordt voorgesteld om de algemene reserve van de GR DGV te bepalen op € 1.124.000 (zie bijlage 3 voor de uitsplitsing per gemeente). De gemeenten zullen de bijdrage aan de algemene reserve in één keer volstorten voor aanvang van de werkzaamheden van de GR DGV.

6.2.3. Treasury

Financiering van de GR DGV zal plaatsvinden middels bijdragen van gemeenten en een eigen bijdrage van klanten. Uitgangspunt is dat geen vreemd vermogen zal worden aangetrokken anders dan een kortgeldfaciliteit voor het opvangen van onverwachte afwijkingen van de liquiditeitsplanning. Een steeds sluitende liquiditeitsbegroting is daarbij essentieel.

Voor de financiering vormen conservatieve doch reële aannames de basis.

Daarnaast worden de opstartkosten en de effecten van de financiële impactanalyse (zie risicoparagraaf 6.2.2) ingerekend om te voorkomen dat gemeenten bij moeten storten. Dit leidt zowel op korte als op lange termijn tot een financieel gezonde organisatie, vertaald in een financiële meerjarenprognose.

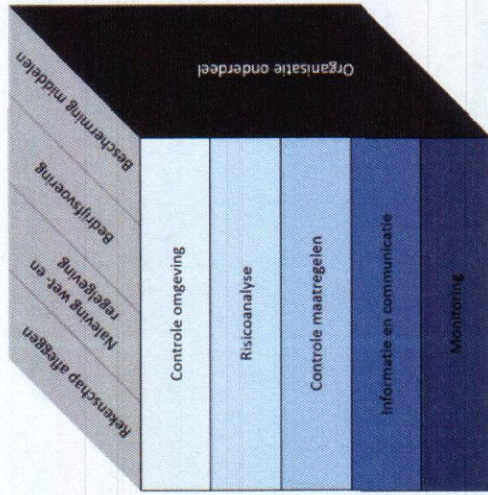
Daarnaast zal de GR DGV over voldoende weerstandsvermogen moeten beschikken om de aanwezige risico's het hoofd te bieden.

De GR DGV is steeds op zoek naar het verbeteren van efficiency door schaalvoordelen en (kosten) beperkende maatregelen. Te bereiken doelen worden helder geformuleerd en vertaald naar Kritieke Prestatie Indicatoren (KPI's) en hierop afgestemde budgetten om de doelmatigheid te monitoren. Middels een planning en control cyclus wordt de realisatie van de programma-doelstellingen verantwoord en wordt maximale transparantie gehanteerd over budgetverantwoordelijkheid.

6.2.4. Administratieve organisatie en interne beheersmaatregelen

Vanwege de grote rol van kernwaardes ethiek en integriteit binnen GR DGV wordt de administratieve organisatie en interne beheersmaatregelen hierop ingericht. Van GR DGV wordt verwacht dat het algemeen belang behartigd wordt en de financiële middelen doeltreffend en doelmatig worden ingezet voor dit algemene belang. INTOSAI (de internationale organisatie voor rekenkamers) heeft hiervoor een zeer passend model ontwikkeld voor de publieke sector, visueel weergegeven in onderstaande kubus. Het model is opgebouwd vanuit het principe dat alle onderdelen een directe relatie hebben met elkaar. Ieder onderdeel van de interne beheersmaatregelen is van toepassing op de te behalen doelstellingen. In het definitieve bedrijfsplan wordt dit model verder uitgewerkt. Centraal uitgangspunt is het hanteren van

de juiste balans tussen traditionele waarden als wettigheid, integriteit en transparantie enerzijds en effectiviteit en efficiency anderzijds.



Figuur 4: INTOSAI COSO Framework

7. IMPLEMENTATIEPLAN

In de voorgaande hoofdstukken is in hoofdlijnen de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling Doelgroepenvervoer Limburg geschetst. Voor een deel betreft het de uitbreiding van de bestaande GR Omnibuzz. Voor een ander deel betreft het de invulling van nieuwe taken.

In dit hoofdstuk wordt het implementatieplan nader toegelicht van de voorbereiding van de GR DGV tot de start operationele regie doelgroepenvervoer (start met WMO-regiotaxivervoer) per 11 december 2016.

7.1. Fasering

De besluitvorming van de colleges en gemeenteraden om deel te nemen aan de GR DGV vormt de start van de implementatie.

De GR DGV is vanaf het voorjaar 2016 een juridische entiteit die tekenbevoegd is namens de deelnemers. Vanaf dat moment start ook de werkelijke implementatie, uitrol van de bijbehorende organisatie. De provinciale stuurgroep- en projectgroep organisatie blijft, om de overgang naar de GR DGV soepel te laten verlopen, tot minimaal eind 2017 operationeel.

Ondertussen moeten tal van voorwaarden gerealiseerd worden.

Het vervolgproces van de oprichting van de GR DGV kent daartoe een aantal fases:

1. Voorbereiding besluitvorming (tot begin november 2015)
In deze fase worden besluiten genomen over het bedrijfsplan en de toetreding tot de gemeenschappelijke regeling. Het bedrijfsplan wordt op hoofdlijnen geformuleerd. Ook zal in deze fase de aanbesteding van het vervoer en de inkoop van ICT voorbereid worden. De vervoervolumes zullen in kaart worden gebracht. Op hoofdlijnen zijn bekend: een producten en diensten catalogus, de totale formatieve omvang, benodigde implementatiebudgetten, financiële doorrekeningen (ook van enkele vraagsturingsmogelijkheden) en een verrekenings- en betalingssysteem
2. Besluitvormingsronde gemeenten (november 2015 t/m januari 2016)

In deze fase worden de beslissingen genomen omtrent de samenwerking in de GR DGV. Zodanig dat de juridische entiteit in maart 2016 kan worden opgericht en enkele besluiten voor de aanbesteding van WMO-regiotaxivervoer genomen zijn. Aan het eind van deze ronde zijn alle besluiten genomen, zodat ook het definitieve bedrijfsplan GR DGV kan worden opgesteld.

3. Implementatie, start GR DGV (maart 2016 – november 2016)

In maart 2016 is de GR DGV een juridische entiteit en kan zij starten met de inrichting van de organisatie en de inkoop. In de fase tot en met november 2016 worden alle activiteiten uitgevoerd om te komen tot de start van de gezamenlijke GR DGV: Bestuur, kwartiermaker/directie, implementatiebudget, huisvesting, personeel, bedrijfsondersteunende taken, inkoop van noodzakelijk onderdelen, inrichting processen en financiële administratie. Ook de aanbesteding van WMO-regiotaxivervoer wordt officieel uitgevoerd.

4. De GR DGV voert operationele regie doelgroepenvervoer uit (start 11 december 2016)

Eerder werd al aangegeven dat gestart wordt met het uitvoeren van de opvolger van de huidige regiotaxi. De GR DGV gaat gefaseerd al het gemeentelijk doelgroepenvervoer en (in overleg met de nieuwe OV vervoerder) aanvullend openbaar vervoer regelen. Deze gefaseerde aanpak geeft de beste garantie dat de uitvoering van het vervoer goed verloopt.

7.2. Communicatie

De communicatie over de GR DGV is vooral gericht op het informeren van de doelgroepen rondom mijlpalen en besluiten van/over de GR DGV. Door op zorgvuldige manier hierover te communiceren wordt transparantie bereikt, de betrokken doelgroepen overtuigd en draagvlak gecreëerd. Hierdoor worden mensen ambassadeurs van de GR DGV en helpen zij bij het uitdragen van de juiste boodschap over de GR DGV.

Omdat er sprake is van zowel in- als externe doelgroepen, is er sprake van in- en externe communicatie. Onder de interne doelgroep vallen de leden van de stuurgroep, de projectgroep en de ambtelijke ondersteuning. Zij zijn inhoudelijk

verantwoordelijke voor de communicatie over de GR DGV. Het is dus niet alleen van belang dat zij zichzelf de vraag stellen wát er gecommuniceerd moet worden maar ook óf er aanleiding/reden is om te communiceren richting de doelgroep(en) en zo ja, wat dan de boodschap moet zijn.

Wat betreft de communicatie zijn er minimaal zes hoofddoelgroepen. Deze worden hieronder kort beschreven. Per doelgroep wordt aangegeven wat de gewenste situatie is aan het einde van de implementatiefase (doelen).

Gemeenten

In eerste instantie vooral de colleges en de gemeenteraden. Het is denkbaar dat er, naast colleges en gemeenteraden, meer doelgroepen binnen de gemeenten zijn.

Doelen: gemeenten weten van de voortgang m.b.t. de ontwikkeling van GR DGV. Zij kunnen volgen of de kwaliteit van het vervoer gewaarborgd is. Ook denken zij mee en beslissen zij mee over de manier waarop de mobiliteitscentrale het vervoerssysteem organiseert. Er is ruim draagvlak bij colleges en gemeenteraden voor de plannen.

Bestaande reizigers

Deze doelgroep betreft mensen die al regelmatig gebruik maken van WMO-regiotaxivervoer. Bestaande reizigers zijn bekend bij de gemeenten. Het gaat om een diverse groep voor wat betreft opleiding, zelfredzaamheid, gezinssituatie, beperkingen, etc. Een goed beeld van deze groep is nodig om communicatiemiddelen er op af te stemmen.

Doelen: bestaande reizigers weten wat er voor hen verandert. Maar ook worden zij later ondersteund om wanneer mogelijk meer zelfstandig, dus met het reguliere openbaar vervoer, te reizen.

Nieuwe (potentiële) reizigers

Dit betreft mensen die in aanmerking komen om gebruik te maken van het vervoerssysteem. Potentiële reizigers zijn deels bekend bij de gemeenten.

Doelen: Potentiële reizigers weten welke vervoersmogelijkheden er zijn in hun regio. Zij zijn bekend met de GR DGV. Maar ook worden zij ondersteund om zoveel mogelijk zelfstandig te reizen.

Vervoerders

De vervoerders geven uitvoering aan de ritten.

Doelen: vervoerders werken nauw samen met de GR DGV, maar ook met andere vervoerders. Ook zij hebben een rol in het informeren van reizigers.

WLZ gefinancierde organisaties

Dit betreft WLZ gefinancierde organisaties met een vervoersbehoefte en belangstelling voor de mogelijkheden van de vervoerscentrale voor dit vervoer.

Doel: informeren over de mobiliteitscentrale.

Provincie Limburg

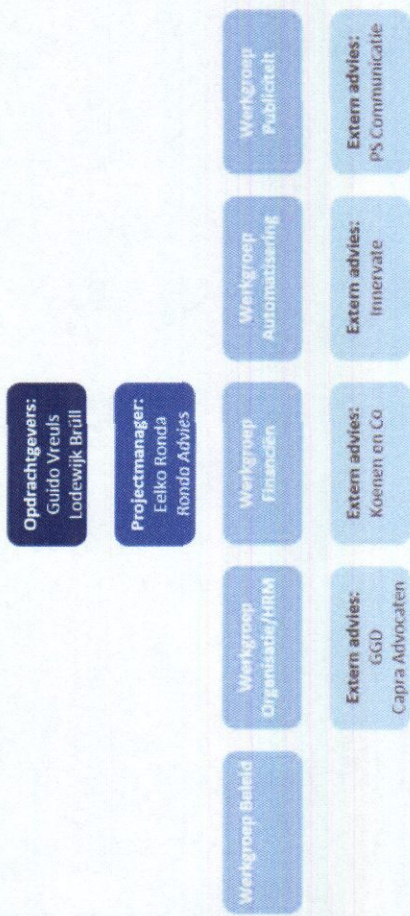
De provincie is mede ontwikkelaar van de GR DGV en verantwoordelijke voor het openbaar vervoer.

Doel: verantwoording afleggen en afstemmen met het OV.

7-3. Organisatie van de implementatie

Voor de opzet van het bedrijfsplan GR DGV is een projectgroep geformeerd. Deze groep bestaat uit gespecialiseerde medewerkers van de GR Omnibuzz, aangevuld met adviseurs. Deze groep vormt ook de kern van het team dat na de besluitvorming de organisatie verder uitrolt en gereed maakt voor de operationele regie over het WMO-regiotaxivervoer per 11 december 2016.

Hieronder in het kort de opzet van de projectgroep. Bij de werkgroepen worden de Omnibuzz medewerkers niet bij naam genoemd. De adviserende bureaus worden wel genoemd.



Figuur 5: Projectorganisatie

BIJLAGE 1 Productformule huidig WMO-regiotaxivervoer systeem (gebaseerd op het huidige contract)

- **Keuze voor garantie aankomsttijd:** de reiziger kan kiezen voor een gegarandeerde aankomsttijd met een marge van 15 minuten vóór het afgesproken tijdstip
- **Terugbelservice:** een terugbelservice (gratis, ook naar mobiel) minimaal 5 minuten voor aankomst voertuig
- **Toegankelijk:** elk systeem heeft voldoende voor gehandicapten toegankelijke voertuigen.
- **Chauffeurservice:** in elk systeem begeleidt de chauffeur de gehandicapte naar de buitendeur van het pand
- **Omrijtijd:** een maximale omrijtijd voor combinatieritten van 30 minuten.
- **Herkenningsticker:** Op de voertuigen wordt een herkenningsticker goed zichtbaar aangebracht. De herkenningsticker bevat de aansprekende soortnaam voor de REGIOTAXI met bijbehorend logo.
- **Beschikbaarheid:** REGIOTAXI is op de dagen dat het rijdt minimaal beschikbaar van 7:00-24:00 (week) en 9:00-23:00 (weekend). In de concessie Noord- en Midden-Limburg wordt hiervan afgeweken (zie § 6.4).
- **Vooraanmeldingstijd (reserveringstijd):** de vereiste vooraanmeldtijd voor de reiziger is ten hoogste 1 uur.
- **Vooraanmeldingstijd bij aankomstgarantie:** als de reiziger een aankomstgarantie vraagt is de vereiste vooraanmeldingstijd ten hoogste 2 uur.
- **Tarief en tariefssystemen:** de reiziger hoort bij het reserveren hoeveel de rit gaat kosten. De overheden differentiëren indien gewenst het tarief (en daarmee de mate van subsidiëring) naar doelgroep, tijd en plaats.
- **Marge vertrektijd:** de reiziger wordt opgehaald binnen een marge van 15 minuten vóór tot 15 minuten na het gewenste tijdstip.

BIJLAGE 2 Overzicht producten en diensten GR DGV

Algemene Informatievoorziening	Via verschillende communicatiekanalen (website, e-mail, telefonisch) algemene informatie geven over het vervoerssysteem (typen vervoer, regelgeving afzonderlijke gemeenten, tariefstelling, etc).
Vervoersreglement	Hierin staan de spelregels over het gebruik en achterliggende informatie over de GR DGV voor iedereen die bij de GR DGV betrokken is. Het wordt primair opgesteld voor de reiziger, maar ook de chauffeurs, de vervoerders, de callcentermedewerkers, en de deelnemende gemeenten vinden er alle informatie.
Klanttevredenheid	
Klanttevredenheid metingen	De GR DGV meet periodiek/continu de klanttevredenheid over de uitvoering van het vervoer Zij verzamelt actief informatie over de kwaliteitsbeleving van de reiziger
Aanname klachten	Reizigers kunnen hun klachten telefonisch, schriftelijk of digitaal (via email of website) doorgeven. Iedere klacht over de uitvoering wordt door de GR DGV geregistreerd en in behandeling genomen.
Afhandeling klachten	De GR DGV bewaakt de klachtenafhandeling en zorgt voor een goede klachtenprocedure waarin de volgende elementen in ieder geval terugkomen: <ul style="list-style-type: none"> - De GR DGV stuurt klachten over het gemeentelijk beleid (indicatiestelling) ter afhandeling door naar de betreffende gemeente. Klachten over de rituitvoering worden doorgezonden naar de vervoerder. - De GR DGV zorgt zelf voor afhandeling van klachten die betrekking hebben op de kwaliteit van de regietaken (ritaaname, ritplanning en rit toewijzing). - De procedure is laagdrempelig en duidelijk; - Er is een beroepsmogelijkheid bij een onafhankelijke klachtencommissie.
Contract & relatiebeheer	
Relatiebeheer	De GR DGV onderhoudt actief de relatie met reiziger, vervoerders, instellingen, scholen, provincie en gemeenten.
Monitoring	De GR DGV monitort op basis van gedetailleerde data analyses zowel de planning van de ritten als de daadwerkelijke uitvoering van de geplande ritten op de afgesproken criteria en kwaliteitseisen.
Rapportage	De GR DGV stelt periodiek management rapportages op waar de realisatie en ontwikkeling in de prestaties binnen het systeem zijn weergegeven. Onderdeel hiervan zijn nader te bepalen kritieke prestatie indicatoren die van belang zijn voor de uitvoering van de vervoercontracten.
Administratieve en financiële afhandeling	
Reizigersbijdrage	De GR DGV zorgt voor de inning van de (niet-contante) reizigersbijdragen en registreert en beheert dit.
Gemeentekosten	Op basis van de afgesproken verdeelsleutel worden periodiek de gemeentelijke bijdragen vastgesteld en geïnd.
Vervoerskosten	De GR DGV berekent de hoogte van de vergoeding die de vervoerders ontvangen. Daarbij wordt de door de vervoerders geïnde contante reizigersbijdrage verrekend (cashless, rekening)
Inkoop	
Vervoerscontracten	De GR DGV is verantwoordelijk voor het aangaan, verlengen en ontbinden van de benodigde vervoerscontracten
PIOFACH (Personeel, Inkoop, Organisatie, Financiën, Automatisering, Communicatie, Huisvesting)	De GR DGV zorgt voor het inkopen van de benodigde PIOFACH-taken bij de ondersteunende organisaties, zodat de bedrijfsvoering gegarandeerd is en op de voorgestane prijs/ kwaliteit verhouding kan worden uitgevoerd.
Ontwikkeling en control	

Ontwikkeling	De GR DGV houdt pro-actief alle ontwikkelingen bij, analyseert, bouwt kennis op en ontwikkelt/adviseert verbeteringen en innovaties.
Planning & control producten.	De GR DGV bewaakt jaarlijks de Planning & Control cyclus waarbij de Plan-Do-Check-Act cyclus een belangrijk instrument is om tussentijds te analyseren en bij te sturen indien nodig. De producten die voortvloeien uit de P&C cyclus zijn voortgangsrapportages, begroting en meerjarenraming cf. BBV en de jaarrekening. De GR DGV is ook onderworpen aan de jaarlijkse accountantscontrole waardoor gewaarborgd wordt dat de financiële verantwoording voldoet aan de vereisten van doelmatigheid en rechtmatigheid.
Individuele informatie en advies	
Verstrekken individuele reisinformatie en reisadvies	Voorafgaand aan een rit verstrekt de GR DGV informatie aan reizigers en kan zij bij daarvoor geïndiceerde reizigers een OV-advies (vanaf 2018, eerst vrijblijvend en vanaf 2020 verplicht) geven die reizigers stimuleert gebruik te maken van het reguliere openbaar vervoer of andere vervoersalternatieven zoals vrijwilligersinitiatieven. Tevens verstrekt de GR DGV informatie over gereserveerde of gereisde ritten en het saldo van het reisbudget (indien van toepassing).
Wijzigen gevraagde rittijd	In overleg met de reiziger en na toestemming van de reiziger kan eventueel de rittijd aangepast worden. Mogelijk moet de reiziger hiervoor nog een keer gebeld worden.
Ritaanname, ritplanning en rittoewijzing	
Ritaanname	De GR DGV neemt de ritaanvraag van de reiziger aan en zet deze in het plansysteem;
Ritplanning	De GR DGV plant de ritten en maakt combinaties, daarbij rekening houdend met de geldende spelregels en de mogelijkheden van de individuele reiziger.
Rittoewijzing	De GR DGV selecteert voertuigen voor de uitvoering van de geplande ritten en stuurt de ritten rechtstreeks naar de voertuigen;

BIJLAGE 3 Algemene Reserve

Naar rato van het aantal inwoners (peildatum 01-01-2015, bron CBS) is de opbouw van de Algemene Reserve per gemeente als volgt:

Gemeenten	Inwonersaantallen per 01-01-15	Algemene Reserve
Beek	16.154	€ 16.358
Beesel	13.490	€ 13.660
Bergen	13.133	€ 13.299
Brunssum	28.577	€ 28.937
Echt-Susteren	31.998	€ 32.402
Eijsden-Margraten	24.994	€ 25.309
Gennep	17.207	€ 17.424
Gulpen-Wittem	14.610	€ 14.794
Heerlen	87.429	€ 88.532
Horst aan de Maas	41.595	€ 42.120
Kerkrade	46.785	€ 47.375
Landgraaf	37.431	€ 37.903
Leudal	36.250	€ 36.707
Maasgouw	23.779	€ 24.079
Maastricht	122.358	€ 123.901
Meerssen	19.061	€ 19.301
Nederweert	16.777	€ 16.989
Nuth	15.489	€ 15.684
Onderbanken	7.865	€ 7.964
Peel en Maas	43.315	€ 43.861
Roerdalen	20.723	€ 20.984
Roermond	57.001	€ 57.720
Schinnen	13.200	€ 13.366
Simpelveld	10.818	€ 10.954
Sittard-Geleen	93.630	€ 94.811
Stein	25.128	€ 25.445
Vaals	9.639	€ 9.761
Valkenburg aan de Geul	16.554	€ 16.763
Venlo	100.425	€ 101.692
Venray	43.222	€ 43.767
Voerendaal	12.412	€ 12.569
Weert	48.951	€ 49.568
TOTAAL	1.110.000	€ 1.124.000

BIJLAGE 4 Bijdragen gemeenten

De kostenverdeelssystematiek is voor het vervoer gebaseerd op de gebudgetteerde zones + toeslagen 2016 per gemeente. De overige kosten zijn op basis van 50/50 verdeling aantal klanten / aantal inwoners per gemeente (peildatum 01-01-2015, bron CBS) verdeeld. Het totaaloverzicht per gemeente is als volgt:

Bedragen x € 1.000	2016 (vanaf 11-12)			2017			2018			2019			2020				
	Verdeelsleutel	Opstart	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning
Beek	1,45%	26	13	1	2	233	24	42	239	25	43	245	26	44	251	26	45
Echt-Susteren	3,15%	56	31	3	5	540	53	92	554	54	94	568	56	96	582	57	99
Eijsden-Margraten	1,97%	35	16	2	3	272	33	57	279	34	59	286	35	60	293	36	62
Gulpen-Wittem	1,35%	24	14	1	2	249	23	39	255	23	40	261	24	41	268	24	42
Meerssen	1,88%	33	25	2	3	430	32	55	441	32	56	452	33	57	463	34	59
Schinnen	1,14%	20	9	1	2	162	19	33	166	20	34	170	20	35	175	21	36
Sittard-Geleen	9,71%	172	104	9	16	1.815	163	282	1.860	167	289	1.907	171	296	1.955	176	304
Stein	2,14%	38	14	2	4	240	36	62	246	37	64	253	38	65	259	39	67
Vaals	0,91%	16	7	1	2	130	15	26	133	16	27	136	16	28	139	16	28
Valkenburg aan de Geul	1,55%	27	15	1	3	254	26	45	261	27	46	267	27	47	274	28	48
Westelijke Mijnstreek en Heuvelland	25,33%	447	248	24	42	4.326	424	734	4.434	434	752	4.545	445	771	4.659	456	790
Beesel	1,20%	21	5	1	2	90	20	35	92	21	36	94	21	37	97	22	38
Bergen	0,97%	17	5	1	2	91	16	28	93	17	29	96	17	30	98	18	30
Gennep	1,65%	29	17	2	3	291	28	48	298	28	49	306	29	50	313	30	52
Horst aan de Maas	2,86%	51	20	3	5	342	48	83	351	49	85	359	51	87	368	52	90
Leudal	3,27%	58	21	3	5	369	55	95	379	56	97	388	58	100	398	59	102
Maasgouw	2,13%	38	20	2	4	349	36	62	358	37	63	367	37	65	376	38	66
Nederweert	1,28%	23	6	1	2	113	21	37	116	22	38	119	23	39	122	23	40
Peel en Maas	3,55%	63	19	3	6	330	60	103	338	61	106	347	63	108	356	64	111
Roerdalen	1,66%	29	10	2	3	179	28	48	184	29	49	188	29	51	193	30	52
Roermond	4,63%	82	33	4	8	568	78	135	582	80	138	597	82	142	612	84	145
Verlo	10,06%	178	64	10	17	1.112	169	293	1.140	173	300	1.169	178	307	1.198	182	315
Venray	3,15%	56	18	3	5	312	53	92	319	54	94	327	56	96	336	57	99
Weert	4,03%	71	18	4	7	321	68	117	329	69	120	337	71	123	345	73	126
Noord- en Middenlimburg	40,44%	716	256	39	67	4.467	679	1.176	4.579	696	1.205	4.694	714	1.235	4.811	732	1.266
Maasbracht	10,68%	189	139	10	18	2.430	179	310	2.491	184	318	2.553	188	326	2.617	193	334
Brunssum	2,71%	48	22	3	5	390	46	79	400	47	81	410	48	83	420	49	85
Heerlen	8,21%	145	69	8	14	1.211	138	239	1.241	141	245	1.273	145	251	1.304	149	257
Kerkrade	5,13%	91	43	5	9	752	86	149	771	88	153	790	91	157	810	93	161
Landgraaf	3,72%	66	41	4	6	710	63	108	727	64	111	746	66	114	764	67	117
Nuth	1,36%	24	12	1	2	217	23	40	223	23	41	228	24	42	234	25	43
Onderbanken	0,57%	10	3	1	1	52	10	17	53	10	17	54	10	17	55	10	18
Simpelveld	1,07%	19	8	1	2	140	18	31	143	18	32	147	19	33	151	19	33
Voerendaal	0,87%	15	7	1	1	118	15	25	121	15	26	124	15	27	127	16	27
Punkstad	33,65%	419	206	23	39	3.589	397	688	3.679	407	705	3.771	417	722	3.865	428	741
TOTAAL	100,00%	1.270	850	96	167	14.811	1.660	3.002	15.183	1.723	3.080	15.563	1.785	3.055	15.951	1.808	3.131



GEMEENTE WEERT

Omnibuzz
Postbus 99
6166 GR GELEEN

Weert, 25 maart 2016

Onderwerp : Verzoek toetreding gemeenschappelijke regeling Omnibuzz
Ons kenmerk : Z/15/012583

t.a.v. Algemeen Bestuur,

Geachte heer/Mevrouw,

Hierbij verzoeken wij U om formeel te mogen toetreden tot de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016.

Na uw akkoord zal wethouder Harrie Litjens namens de gemeente Weert deel uit gaan maken van het Algemeen Bestuur van Omnibuzz. Wethouder Paul Sterk zal optreden als plaatsvervangend lid namens de gemeente Weert.

De gemeenteraad van Weert heeft op 23 maart 2016 toestemming verleend voor deelname aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

M.H.F. Knaapen
gemeentesecretaris

A.A.M.M. Heijmans
burgemeester



GEMEENTE WEERT

Omnibuzz
Postbus 99
6166 GR GELEEN

Weert, 25 maart 2016

Onderwerp : Verzoek toetreding gemeenschappelijke regeling Omnibuzz
Ons kenmerk : Z/15/012583

t.a.v. Algemeen Bestuur,

Geachte heer/Mevrouw,

Hierbij verzoeken wij U om formeel te mogen toetreden tot de (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016.

Na uw akkoord zal wethouder Harrie Litjens namens de gemeente Weert deel uit gaan maken van het Algemeen Bestuur van Omnibuzz. Wethouder Paul Sterk zal optreden als plaatsvervangend lid namens de gemeente Weert.

De gemeenteraad van Weert heeft op 23 maart 2016 toestemming verleend voor deelname aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

M.H.F. Knaapen
gemeentesecretaris

A.A.M.M. Heijmans
burgemeester



Vergadering Gemeenteraad van 23 maart 2016		
Afdeling	: Onderwijs, Cultuur, Sport & Welzijn	Raadsvoorstel: RAD-001219
Naam opsteller voorstel	: Janssen, Marjo	Zaaknummer JOIN: Z/15/012583
Portefeuillehouder	: H.A. (Harrie) Litjens en P.P.H. (Paul) Sterk	Agendapunt:

Onderwerp

Uitwerking Doelgroepenvervoer Limburg- en toetreding gemeenschappelijke regeling.

Voorstel

Besluiten om:

Het college toestemming te verlenen tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016, onder de voorwaarde dat het college overeenstemming bereikt over de definitieve tekst van de gemeenschappelijke regeling.

Inleiding

Gemeenten hebben door de decentralisaties meer taken in het vervoer gekregen terwijl de budgetten beperkt zijn. Per 1 januari 2015 zijn gemeenten naast het Wmo-vervoer (Regiotaxi) en het leerlingenvervoer, ook verantwoordelijk voor de volgende vormen van doelgroepenvervoer: het Wmo-begeleid vervoer (dagbesteding en-opvang), het vervoer in het kader van de Jeugdwet en tenslotte in beperktere vorm het Wsw-vervoer. Gemeenten hebben de ambitie om het doelgroepenvervoer toekomstbestendig te organiseren, met een nadrukkelijke aansluiting op het openbaar vervoer. De basis hiervan staat in twee door alle gemeenten vastgestelde regionale visies van Zuid-, Noord- en Midden-Limburg.

32 Limburgse gemeenten (uitgezonderd Mook en Middelaar, die gemeente sluit aan bij de regio Nijmegen) hebben een projectorganisatie ingericht om te komen tot een gedegen visie. De aansturing van dit proces vindt plaats door de Stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg, waarin ons college is vertegenwoordigd.

Omdat het contract met de huidige vervoerder van Regiotaxi, Veolia, op 10 december afloopt, dient op 11 december gestart te worden met nieuwe vervoerder(s). Het contract is nu nog onderdeel van de provinciale concessieovereenkomst voor het openbaar vervoer (OV).

De provincie Limburg heeft echter alleen nog het OV aanbesteed zonder Regiotaxi. Over de toekomstrichting van het doelgroepenvervoer in Noord- en Midden-Limburg hebben wij uw raad de afgelopen periode door middel van een aantal raadsinformatiebrieven op de hoogte gebracht. De visie ten aanzien van de uitwerking van het doelgroepenvervoer ligt nu, met een advies van de stuurgroep, ter besluitvorming voor.



Totstandkoming advies stuurgroep

De stuurgroep doelgroepenvervoer, waarin namens Weert wethouder Litjens participeert, heeft samen met de ambtelijke projectgroep doelgroepenvervoer en de provinciale klankbordgroep (de reizigers) verschillende scenario's uitgebreid onderzocht en afgewogen. Hierover is advies uitgebracht aan het college.

Beoogd effect/doel

Een toekomstbestendig integraal georganiseerd doelgroepenvervoer dat goed aansluit op het openbaar vervoer, en waar gemeenten namens reizigers maximale zeggenschap over krijgen.

Argumenten

1.A. Te kiezen voor het regiemodel voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepen vervoer

1.A.1 Het regiemodel als beste wordt beoordeeld op alle uitgangspunten en ambities die gemeenten nastreven

Er zijn drie modellen onderzocht, namelijk:

- I. De instandhouding van het huidige traditionele systeem waarbij vervoer en planning zijn ondergebracht bij de vervoerder en de verschillende vervoersvormen allemaal apart, zonder veel samenhang, zijn georganiseerd;
- II. Een callcenter model waarbij de callcenter functie los van de uitvoering van het vervoer wordt gekoppeld;
- III. Het regiemodel met een mobiliteitscentrale waarbij tevens een afweging wordt gemaakt tussen een privaat model en een publiekrechtelijk model.

Alle modellen en de huidige werkwijze (0-scenario) zijn beoordeeld op 8 criteria. De toelichting op de modellen is uitgewerkt in bijlage 6, pag.16.

1.B. Het regiemodel op Limburgse schaal publiekrechtelijk in te richten

1.B.1 Doelgroepenvervoer een taak is die het publiek belang dient en de binding met de gemeentelijke rol is daarbij essentieel

Om daarbij de best passende vorm (publiek of privaat) te bepalen, is dit beoordeeld op basis van een aantal criteria (bijlage 6, pagina 30).

Een uitgangspunt is dat gemeenten direct bestuurlijke zeggenschap willen uitoefenen op de uitvoering van het doelgroepenvervoer, dat gericht is op de mobiliteit van kwetsbare burgers. Daarnaast is er sprake van een groot bestuurlijk en financieel belang. Bovendien is het voor gemeenten een onmogelijke taak om individueel het doelgroepenvervoer te organiseren. Het vervoer is daarvoor te complex, te kostbaar, te massaal en het vraagt specifieke kennis die alleen door samenwerking effectief kan worden verkregen en beheerd. Er is een stabiele organisatie nodig die de continuïteit en een kwalitatief goede uitvoering van het doelgroepenvervoer regelt en garandeert.

Doelgroepenvervoer is, ook gelet op de transformatie als gevolg van de decentralisaties, sterk in beweging en ontwikkeling. De eisen die aan het vervoer worden gesteld zijn in beweging en de reiziger is gediend met een kwalitatief goede uitvoering van het vervoer. Dit betekent dat er een objectieve organisatie moet zijn die lokaal herkenbaar is voor de reiziger en flexibel kan omgaan met deze ontwikkelingen, los van de uitvoering van het

vervoer zelf. Een transparante en stabiele uitvoering van het gemeentelijk beleid is gewenst voor het Limburgse doelgroepenvervoer.

De uitgangspunten die gemeenten stellen aan de toekomstgerichte organisatie van het doelgroepenvervoer in Limburg zijn samen met de criteria afgewogen en getoetst voor de bepaling van de meest wenselijke organisatievorm. Voor de Limburgse situatie wordt een publiekrechtelijk samenwerkingsverband tussen de gemeenten op alle doorslaggevende punten als beter beoordeeld dan een door de markt, privaat, georganiseerd model. Deze keuze neemt niet weg dat er niet met marktpartijen samengewerkt wordt zodat door co-creatie bestaande kennis en ervaring optimaal benut worden.

1.B.2 Hierdoor de inzet van Social Return on Investment (SROI) mogelijk wordt

De inzet van SROI komt in de marktomgeving moeizamer of onvolledig op gang. Door te kiezen voor een publiekrechtelijke inrichting van het regiemodel kunnen bijvoorbeeld opleidingstrajecten tot chauffeur of begeleider in het doelgroepenvervoer voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt eenvoudiger tot stand komen. Ook de vrijwillige inzet om reizigers met een mobiliteitsbeperking te assisteren bij hun reis is een mogelijkheid. Social return mag niet ten koste gaan van professionele functies en banen. Beiden dienen elkaar aan te vullen.

1.B.3 Er bestuurlijk draagvlak en draagvlak vanuit de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer is voor een publiekrechtelijk regiemodel

Oud-burgemeester Hub Meijers van Onderbanken heeft namens de stuurgroep bij alle gemeenten een bestuurlijke draagvlakverkenning uitgevoerd voor het regiemodel. Alle 32 deelnemende gemeenten zijn daarvoor persoonlijk bezocht. De heer Meijers concludeert dat er een absoluut draagvlak is voor het regiemodel. Alle betrokken bestuurders kiezen voor een sturende rol van gemeenten in het doelgroepenvervoer. Ook wordt bestuurlijk aangegeven dat een publiekrechtelijke samenwerking op Limburgse schaal de voorkeur geniet in de vorm van een gemeenschappelijke regeling.

Daarnaast heeft de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer (reizigers) unaniem de voorkeur onderschreven voor een publiekrechtelijke invulling van een regiemodel op Limburgse schaal voor het doelgroepenvervoer.

1.C Te kiezen voor een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen en te starten met Regiotaxi per 11 december 2016

1.C.1 Vanwege de omvang van het doelgroepenvervoer wordt de focus in eerste instantie op de Regiotaxi gericht om zo het huidige kwaliteitsniveau en de continuïteit vanuit het nieuwe regiemodel voort te zetten.

Deze keuze leidt tot een zo soepel mogelijke overgang voor de reiziger naar de nieuwe organisatie. Daarbij is het regiotaxi vervoer al op provinciale schaal georganiseerd. De uitvoering van het Wmo-begeleid vervoer en Jeugdwet zit nog grotendeels bij de zorginstellingen en leerlingenvervoer is op lokaal of regionaal niveau door gemeenten georganiseerd. De contracten en voorwaarden zijn erg verschillend. Om de voordelen van het regiemodel te benutten, wordt uiteindelijk de uitvoering van alle vervoersvormen geïncludeerd in het regiemodel. Alleen zo kunnen gemeenten en reizigers de vruchten plukken van een maximale efficiency en kwaliteit, optimale beheersing van de kosten, gecombineerd met een lokaal gerichte klantenservice via één loket.

Twee ambtelijke werkgroepen werken de manier uit waarop het leerlingenvervoer en het Wmo-bg vervoer en Jeugdwet vervoer het beste in het regiemodel kunnen instromen. In

hun eerste voorlopige advies, adviseren zij om vanaf 2018 het Wmo-bg uit te laten voeren door de mobiliteitscentrale, en vanaf 2020-2021 het leerlingenvervoer¹.

Daarnaast wordt per gemeente bekeken wat de beste optie is voor het leerlingenvervoer. De stuurgroep zal alle opties, inclusief de opmerkingen en belangen van gemeenten, hierbij afwegen om tot een stabiel ingroeimodel te komen.

De instroom van de overige vervoersvormen die onder de GR vallen en eventuele aanscherping en/of wijziging van de GR wordt door middel van diverse werkgroepen vorm gegeven. Deze werkgroepen adviseren aan de projectgroep en aan de stuurgroep waarna voor zover nodig aanvullende besluitvorming plaatsvindt.

2. Op grond van artikel 1 van de Wgr, per 1 april 2016 toe te treden tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

2.1. Een gemeenschappelijke regeling met een geled bestuur is de beste manier voor een publieke samenwerking

Het vervoer zal door het samenwerkingsverband worden ingekocht/aanbesteed en daarnaast moet deze organisatie namens gemeenten als expert, contractbeheerder en overlegpartner kunnen optreden naar andere partijen voor een goede uitvoering van het (doelgroepen)vervoer. Gemeenten dragen géén beleidstaken, indicatiestelling of bestuursbevoegdheden door delegatie of mandaat over.

Een gemeenschappelijke regeling is de meest optimale manier om de noodzakelijke directe zeggenschap in het doelgroepenvervoer te behouden. Bovendien is deze manier van samenwerken niet vrijblijvend, wat een voorwaarde is om daadwerkelijk het doelgroepenvervoer tijdig met de beoogde kwaliteit en efficiency te organiseren.

2.2. De 32 deelnemende gemeenten controleren en sturen de gemeenschappelijke regeling direct aan via het Algemeen Bestuur

Met de nieuwe Wgr per 2015, zijn de mogelijkheden daartoe flink uitgebreid. De leden van het AB zijn verantwoordelijk verschuldigd aan de colleges en de gemeenteraden. De leden van het DB zijn op basis van artikel 19a Wgr verantwoordelijk verschuldigd met een actieve informatieplicht aan het AB.

In de Wgr vanaf 2015 hebben gemeenteraden een veel grotere zeggenschap over de begroting. Gemeenteraden dienen ruim van tevoren de financiële kaders en voorlopige jaarrekening te ontvangen om een oordeel te geven over de financiën. Tenslotte worden er door gemeenten geen bestuursbevoegdheden overgedragen. Dat betekent dat enkel de gemeenteraad het lokaal beleid betreffende het doelgroepenvervoer bepaalt.

2.3. Materieel treffen 32 gemeenten in Limburg een nieuwe gemeenschappelijke regeling waardoor alle gemeenten een gelijke startpositie hebben

De huidige gemeenschappelijke regeling Omnibuzz waarin 10 gemeenten in Zuid Limburg al samenwerken wordt als fundament gebruikt voor het bouwen van een gewijzigde regeling. Formeel betekent dit dat de bestaande gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt gewijzigd en 22 gemeenten toestemming vragen aan het huidige AB, om toe te treden. De gemeente Weert is een van de 22 gemeenten.

¹ De instroom van het leerlingenvervoer op een later tijdstip te laten plaatsvinden heeft als voordeel dat dan alle contracten zijn afgelopen en het totale volume bij de aanbesteding in de markt kan worden gezet

Hierdoor ontstaat als het ware een heel nieuw samenwerkingsverband. De bestaande expertise en infrastructuur wordt "om niet" ingebracht. Naam en huisstijl blijven behouden. De financiële startpositie van alle 32 deelnemende gemeenten wordt gelijkgeschakeld (zie punt 3).

Omnibuzz keert de weerstandsreserve uit aan de huidige 10 deelnemende gemeenten waardoor de financiële positie op gelijke gronden opnieuw wordt opgebouwd door 32 gemeenten. De (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt toegelicht in bijlage 2 en 3 bij dit voorstel.

De gemeenschappelijke regeling Omnibuzz is met de 32 deel te nemen gemeenten door de stuurgroep voorbereid. Er heeft uitgebreide afstemming plaatsgevonden op ambtelijk en bestuurlijk vlak, en met de provinciale klankbordgroep.

Dit betreft zowel inhoud als de juridische en financiële inrichting. De regeling regelt alles in één keer, zodat voorzien is in de toekomstige uitvoering van alle vervoersvormen.

De uitvoering wordt echter in fases opgepakt door de mobiliteitscentrale en start met regiotaxi. Omnibuzz sluit met iedere gemeente een individuele dienstverleningsovereenkomst af waarin alle te leveren diensten worden vermeld.

2.4. Om tijdig de aanbesteding van Regiotaxi te organiseren, dient de gewijzigde regeling Omnibuzz in te gaan per 1 april 2016

In april komt het nieuwe AB bijeen en start de aanbesteding Regiotaxi door Omnibuzz. Daarnaast is er een overgangsregeling voor de periode 1 april tot en met 10 december 2016 voor de uitvoering van de huidige Regiotaxi voor de 10 reeds deelnemende gemeenten.

3. Het financieel kader van het doelgroepenvervoer vast te stellen

3.1. Alle 32 deelnemende gemeenten starten vanuit een gelijke financiële positie bij de deelname aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz

In het doelgroepenvervoer wordt een onderscheid gemaakt tussen uitvoeringskosten van het vervoer en de regiekosten. De uitvoeringskosten van het vervoer (directe kosten) komen voor het werkelijke gebruik voor rekening van de betreffende gemeente.

De regiekosten, de indirecte kosten (personeel en beheer), worden voor de helft verdeeld over het aantal inwoners per gemeente en voor de helft naar rato van het aantal gebruikers (in het geval van regiotaxi het aantal pashouders) per gemeente. Hiermee wordt een zo evenwichtig mogelijke verdeling nagestreefd.

3.2. Omdat Omnibuzz vanaf de basis opnieuw wordt gefinancierd door gemeenten wordt per deelnemende gemeente een bedrag gestort voor de vorming van een algemene (weerstands)reserve om fluctuaties in de bedrijfsvoering op te vangen

Deze reserve bedraagt € 1,- per inwoner en dient in één keer per gemeente te worden gestort. Daarnaast zijn er ten behoeve van de inrichting van de mobiliteitscentrale c.q. Omnibuzz opstartkosten. Deze zijn begroot op € 1,77 miljoen voor heel Limburg. Voor Weert bedraagt de bijdrage in de opstartkosten € 71.000,- en de bijdrage voor de opbouw van de reserve € 49.568,-. Genoemde bedragen staan in het concept bedrijfsplan (bijlage 4, pag. 35/36).

In de huidige begroting van Weert voor 2016, is rekening gehouden met structurele lasten voor Regiotaxi van in totaal afgerond € 318.000,-. Op basis van het concept bedrijfsplan van de gemeenschappelijke regeling stijgen deze lasten met € 188.000,- in 2017 (bijlage 4, pagina 36). Bij een nieuwe aanbesteding van het huidige Regiotaxivervoer (zonder GR)

zou er ook sprake zijn van een forse stijging van de kosten omdat Veolia bij de aanbesteding in 2006 ver beneden het markttarief heeft ingeschreven.

Bij de berekening van de beheerkosten is nog geen rekening gehouden met de te behalen synergie- en schaalvoordelen doordat het Limburgse doelgroepenvervoer niet meteen integraal zal worden uitgevoerd. Het nieuwe Omnibuzz start met voortzetting van Regiotaxi. De uitvoering van andere vervoersvormen groeit gefaseerd in en de gemeentelijke ambities worden vanaf 2017 uitgewerkt. Hierdoor kan de mobiliteitscentrale gedegen worden ingericht. Een goede inrichting is belangrijk zodat de voordelen van het regiemodel op termijn maximaal zichtbaar worden voor reiziger(s) en gemeenten.

3.3. Voor de vervoerskosten is uitgegaan van het hoogste tarief ad € 4,17 van Regiotaxi in Limburg met een opslag van 10%

Voor de vervoerskosten is uitgegaan van het hoogste tarief ad € 4,17 voor Regiotaxi in Limburg, met een opslag van 10%. Op basis van een landelijke benchmark van recente aanbestedingen en gegeven de informatie van experts zoals Forseti, wordt dit als reëel geschat. De werkelijke prijs blijkt pas na de afronding van de aanbesteding Regiotaxi die in april 2016 door Omnibuzz wordt gestart. Dit betekent dat voor de regio's Noord- en Midden-Limburg de vervoersprijs flink stijgt, omdat de huidige prijs voor Regiotaxi in deze regio's ver onder het gangbare markttarief ligt.²

Het inkoopkader wordt gezamenlijk met gemeenten en Omnibuzz apart voorbereid. Omnibuzz zal bij alle komende aanbestedingen voor vervoer de inkoopcriteria (selectie en gunning) die Pianoo (Ministerie van Economische Zaken) voor "vraagafhankelijk" transport hanteert maximaal inzetten. Social return en duurzaamheid zijn hierdoor maximaal geborgd.

4. De gemeenteraad verzoeken om het college toestemming te geven voor toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016

4.1 Artikel 1, lid 2 van de Wgr luidt: de colleges van burgemeester en wethouders van de deel te nemen gemeenten gaan niet over tot het treffen van een gemeenschappelijke regeling dan na verkregen toestemming van de gemeenteraden. Deze toestemming kan slechts worden onthouden indien er sprake is van strijd met het recht of het algemeen belang.

Kanttekeningen

1.A Kiezen voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepenvervoer op basis van het regiemodel heeft meerdere voordelen en wordt door de stuurgroep en de klankbordgroep geadviseerd. Tijdens de oprichting en de start is er echter nog geen sprake van optimale efficiency. Zodra de andere vervoersvormen ingroeien in de uitvoering nemen efficiency en synergievoordelen toe.

1.B Het regiemodel op Limburgse schaal publiekrechtelijk inrichten heeft de voorkeur van de stuurgroep en de klankbordgroep. Het regiemodel kent echter een hogere complexiteit dan de andere modellen om te implementeren. Dit kost meer tijd en er is nog maar beperkt ervaring met het regiemodel. Het aantal gemeenten dat hier mee werkt neemt echter toe zodat inmiddels gebruik gemaakt kan worden van de kennis en ervaring die bestaande regio/mobiliteitscentrales hebben opgedaan.

² Bij de aanbesteding door de provincie Limburg in 2006 voor het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer heeft Veolia destijds fors onder de gangbare prijs ingeschreven (€2,29 ex. btw) om de aanbesteding te winnen

1.C Een gefaseerde instroom van verschillende vervoersstromen heeft als nadeel dat in de aanloopfase er nog geen optimale synergievoordelen behaald worden. Dit biedt echter wel de mogelijkheid om het huidige kwaliteitsniveau voort te zetten en voor de reizigers een geleidelijke overgang naar de nieuwe organisatie te creëren.

2. De stuurgroep en de klankbordgroep doelgroepenvervoer adviseren tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Hiervoor dient de bestaande gemeenschappelijke regeling die nu van toepassing is voor 10 gemeenten in Zuid-Limburg vanaf de basis opnieuw gefinancierd worden. Dit heeft financiële gevolgen in de vorm van opstartkosten en de vorming van een weerstandsreserve. Gemeenten kunnen echter bij toetreding tot de gemeenschappelijke regeling maximale bestuurlijke zeggenschap krijgen over het vervoer. Beleidswijzigingen van gemeenten, en veranderingen in de vervoersmarkt kunnen snel doorgevoerd worden.

3. Het vaststellen van het financieel kader voor het doelgroepenvervoer heeft tot gevolg dat door toetreding tot de gemeenschappelijke regeling en de nieuwe aanbestedingsprocedure extra middelen nodig zijn. Het is voor gemeenten echter een onmogelijke taak om individueel doelgroepenvervoer te organiseren waarbij op termijn synergievoordelen te behalen zijn.

4. Toetreding tot de gemeenschappelijke regeling van Omnibuzz brengt kosten met zich mee, maar het samenwerkingsverband treedt namens de gemeenten op als expert, contractbeheerder en overlegpartner bij de aanstaande aanbesteding. Gemeenten zouden bij een nieuwe aanbesteding sowieso extra kosten maken.

Financiële/juridische gevolgen

De financiële gevolgen zijn al deels opgenomen in paragraaf 3.

De incidentele bijdragen van Weert in de opstartkosten (€71.000) en de vorming van de algemene reserve (€ 49.568) kunnen in 2016 worden opgevangen binnen de bestaande budgetten voor de Wmo ('oud', exclusief nieuwe taken 2015).

Op basis van het concept bedrijfsplan (bijlage 4) stijgen de kosten van vervoer, regie, planning en beheer met € 188.000 in 2017. Meerjarig wordt daarnaast rekening gehouden met een jaarlijkse indexering, waardoor de verwachte kosten in 2020 uiteindelijk met € 226.000 stijgen ten opzichte van de begroting 2016. Deze structurele kostenstijging kan worden opgevangen binnen de bestaande budgetten voor de Wmo ('oud', exclusief nieuwe taken 2015).

Kanttekeningen:

1. Door deel te nemen aan de voorgestelde GR worden het beheer, de regie, planning en uitvoering van al het (toekomstige) doelgroepenvervoer op basis van alle wetgeving overgedragen aan de GR, zonder dat op dit moment een reële inschatting gemaakt kan worden van de financiële, personele en juridische gevolgen hiervan.
2. De formulering van de Gemeenschappelijke regeling roept op onderdelen vragen op, is soms strijdig met elkaar en brengt onduidelijkheden m.b.t. de kostenverrekening met zich mee. Onze vraagpunten zijn doorgegeven en een aantal andere gemeenten heeft dit ook gedaan. Een werkgroep gaat advies uitbrengen in hoeverre de gemeenschappelijke regeling naar aanleiding daarvan aangepast/aangescherpt moet worden. Instemming met de voorliggende gemeenschappelijke regeling brengt op onderdelen onduidelijkheden, onzekerheden en risico's met zich mee waarvan op dit moment nog niet duidelijk is of deze aangepast gaan worden.
3. De berekening van de structurele kosten is gebaseerd op aannames. Pas na afronding van de aanbesteding en het definitieve bedrijfsplan, begroting en dienstverleningsovereenkomst van de gemeenschappelijke regeling kan een

nauwkeurigere berekening worden gemaakt. De resultaten van de aanbesteding zijn medio 2016 bekend. Het definitieve bedrijfsplan wordt 11 mei 2016 aan het algemeen bestuur van de Gemeenschappelijke regeling aangeboden. De onderkanttekening 2 genoemde werkgroep gaat ook de kaders voor de dienstverleningsovereenkomst formuleren en rapporteert hierover later dit voorjaar. Voor wat betreft de begroting 2017 van de gemeenschappelijke regeling wordt overleg gevoerd met de provincie en accountant omdat deze niet binnen de wettelijk gestelde termijnen opgesteld kan worden.

4. De vorming van een algemene reserve bij de gemeenschappelijke regeling lijkt op dit moment voorbarig, aangezien de definitieve stukken (bedrijfsplan, begroting en nota reserves en voorzieningen) nog niet gereed zijn.
5. Verder dienen de fiscale aspecten van de GR nog nader onderzocht en uitgewerkt te worden.

Conclusie

Het staat voor ons buiten kijf dat het doelgroepenvervoer in Limburg collectief georganiseerd dient te worden. In die zin onderschrijven wij de conclusies en aanbevelingen van de stuurgroep doelgroepenvervoer. Door de forse tijdsdruk die op dit dossier rust is de tekst van de gemeenschappelijke regeling vooralsnog in concept aangeboden. Hoewel de onderliggende stukken (nog) niet rijp zijn om te accorderen is het, gelet op de besluitvorming die bij het overgrote deel van de deelnemende gemeenten al heeft plaatsgevonden niet meer mogelijk de tekst van de gemeenschappelijke regeling aan te passen. De stuurgroep heeft daarom in de bijeenkomst van 18 februari besloten dat er een nadere toelichting wordt opgesteld die aan de deelnemende gemeenten wordt toegestuurd. Aansluitend wordt door middel van een veegronde de (concept)tekst van de gemeenschappelijke regeling aangepast. De vragen en opmerkingen van Weert, maar ook van andere gemeenten zijn doorgeleid naar een werkgroep die de veegronde gaat voorbereiden. Weert zal in deze werkgroep participeren. Wij stellen uw raad daarom voor om ons college toestemming te verlenen tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling per 1 april 2016.

Uitvoering/evaluatie

Besluitvorming door de 22 (nieuw toetredende gemeenten in de GR) geschiedt uiterlijk in maart 2016. Op 8 maart 2016 heeft een beeldvormende informatiebijeenkomst plaatsgevonden waar door een van de projectleiders van het project doelgroepenvervoer een toelichting is gegeven. Na toestemming door uw raad vindt op 29 maart de definitieve besluitvorming over toetreding tot de GR door het college plaats.

De instroom van de overige vervoersvormen die onder de GR vallen en eventuele aanscherping en/of wijziging van de GR wordt door middel van diverse werkgroepen vorm gegeven. Deze werkgroepen adviseren aan de projectgroep en aan de stuurgroep waarna voor zover nodig aanvullende besluitvorming plaatsvindt.

Het Algemeen Bestuur van de (32) gemeenten komt in april 2016 bij elkaar waarna de aanbesteding van de Regiotaxi van start kan gaan op 6 mei 2016. Op 1 juli wordt vervolgens de aanbesteding door het AB gegund. Van augustus tot november 2016 worden de systemen van de mobiliteitscentrale getest en op zondag 11 december 2016 start Regiotaxi. Vanaf 2017 zullen de overige ambities voor het toekomstige doelgroepenvervoer verder worden uitgewerkt.

Communicatie/participatie

Vanuit het project is een communicatieadviseur aangesteld, die zorgdraagt voor communicatie op de juiste momenten. Dit wordt afgestemd met alle lokale communicatieadviseurs.

Eind 2015 zijn raadsleden middels raadsbijeenkomsten in de verschillende regio's geïnformeerd over de laatste stand van zaken over het doelgroepenvervoer. Regiotaxigebruikers (cliënten) zijn eind 2015 voor het eerst per brief geïnformeerd. Gedurende 2016 zullen zij ook weer meermaals per brief en mogelijk middels nog te plannen bijeenkomsten worden geïnformeerd.

Advies raadscommissie

Bijbehorend ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Weert,
de secretaris, de burgemeester,

M.H.F. Knaapen

A.A.M.M. Heijmans

Bijlagen

1. Begeleidende nota aanbidding Stuurgroep aan de 32 Limburgse gemeenten;
2. Concept Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz;
3. Toelichting Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz;
4. GR doelgroepenvervoer Limburg bedrijfsplan, 2^e versie;
5. Democratische legitimatie
6. Notitie Toekomstrichting doelgroepenvervoer, advies stuurgroep doelgroepenvervoer (september 2015)



Nummer raadsvoorstel: RAD-001219

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 23-2-2016;

besluit:

Het college toestemming te verlenen tot toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016, onder de voorwaarde dat het college overeenstemming bereikt over de definitieve tekst van de gemeenschappelijke regeling.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 23-3-2016.

De griffier,

De voorzitter,

M.H.R.M. Wolfs-Corten

A.A.M.M. Heijmans